

**Westumfahrung Bahnhofstraße – Neu- bzw. Ausbau
einer Straßenverbindung zwischen
An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

Unterlage 17.1.1

**Schalltechnische Untersuchung
- Erläuterungsbericht -**

| GLIEDERUNG | SEITE |
|---|--------------|
| TABELLENVERZEICHNIS | 2 |
| 1 VORBEMERKUNGEN | 3 |
| 2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN | 3 |
| 3 EINORDNUNG DES VORHABENS | 5 |
| 4 TECHNISCHE GRUNDLAGEN | 6 |
| 4.1 QUERSCHNITT UND TOPOGRAPHIE | 6 |
| 4.2 BERECHNUNGSVERFAHREN | 7 |
| 4.3 VERKEHRSELASTUNG UND EMISSIONSPEGEL | 8 |
| 4.4 GEBIETSNUTZUNGSEINSTUFUNG | 12 |
| 5 VERKEHRSLÄRMMISSIONEN STRAßENVERKEHR..... | 13 |
| 5.1 NEUBAUBEREICH DER WESTUMFAHRUNG | 13 |
| 5.2 BEREICH DER WESTUMFAHRUNG MIT ERHEBLICHEM BAULICHEM EINGRIFF..... | 13 |
| 5.3 WEITERE STRAßEN MIT ERHEBLICHEM BAULICHEM EINGRIFF | 14 |
| 6 LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN (LÄRMVORSORGE 16. BIMSCHV)..... | 15 |
| 7 GESAMTLÄRMBETRACHTUNG..... | 19 |
| 8 AUSWIRKUNGEN IM NACHGEORDNETEN STRAßENNETZ..... | 20 |
| FUNDSTELLEN | 22 |
| DATENGRUNDLAGEN | 22 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [2]..... | 4 |
| Tabelle 2: Verkehrsbelegung Straße - Prognose 2030 | 10 |
| Tabelle 3: Verkehrsbelastungszahlen Tram – Prognose 2030..... | 12 |
| Tabelle 4: Gebäude / Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen..... | 18 |
| Tabelle 5: Ermittlung der Erhöhung der DTV-Werte - Prognose 2030 | 20 |

1 Vorbemerkungen

Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist der geplante Neubau einer Straßenverbindung zwischen der Straße An der Wuhlheide und der Hämmerlingstraße, sowie der Ausbau der Straße Am Bahndamm zwischen der Hämmerlingstraße und der Mahlsdorfer Straße.

Die detaillierte objektplanerische Beschreibung ist in Unterlage 1 enthalten.

Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung ist demnach zu prüfen, inwieweit sich im Rahmen der gesetzlichen Regelungen durch die neuen und geänderten Verkehrsanlagen Betroffenheiten durch Verkehrslärm ergeben und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Die Untersuchung erfolgt auf Basis der Verkehrsuntersuchung und den gemäß RLS-19 angepassten Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030 [6].

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen gemäß den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV [2] für den Straßenverkehrslärm nach den RLS-19 [3] und für den Schienenverkehrslärm gemäß Anlage 2 (zu § 4 der 16. BImSchV) „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“ (Schall 03-2012).

Für die schalltechnischen Berechnungen wird das Programmsystem SoundPLAN verwendet. Der Hersteller hat das Programm anhand der Testaufgaben "Test 20" zu den RLS-19 und der Schall 03-2012 überprüft und die richtlinienkonforme Berechnung jeweils mittels Konformitätserklärung bestätigt.

Zudem ist Gegenstand dieser Untersuchung auch eine Gesamtlärmermittlung aus dem Schienenverkehrslärm (S-Bahn und DB-Strecken, Tram) und den Straßenverkehrslärm für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall. Hiermit sollen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Gesamtlärmsituation verdeutlicht werden.

Ergänzend sind Aussagen zu den bauzeitlichen Lärmimmissionen zu treffen (siehe UL 17.1.4).

2 Rechtliche Grundlagen

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [1] bildet die allgemeine Grundlage zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen. Der Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte sowie die Berechnungsverfahren für Verkehrslärm sind in der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV [2] festgelegt. Die Berechnungen erfolgen für Straßenverkehrslärm nach den Regelungen des § 3 der 16. BImSchV, welche mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19“ [3] umgesetzt werden. Für die schalltechnischen Berechnungen des Schienenverkehrslärms ist § 4 der 16. BImSchV und deren Anlage 2 (Schall 03-2012) maßgebend.

In der vorliegenden Untersuchung werden zudem die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärmSchR 97- [5] mit herangezogen.

Nach § 41 (1) BImSchG [1] muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG [1] jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG [1] ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz). Der Umfang der notwendigen Aufwendungen wird in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt.

Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen infrage kommen.

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird von der planenden Behörde unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven (straßenseitigen) Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge besteht gemäß 16. BImSchV [2], wenn bei Neu- baumaßnahmen oder mit dem Anbau eines zusätzlichen Fahrstreifens die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder bei Ausbaumaßnahmen eine wesentliche Änderung (Verschlechterung) der Lärmsituation auftritt, die mit einem erheblichen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg (Straße/Schiene) verbunden ist und zudem die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [2]

| Gebietsnutzung | Immissionsgrenzwerte in dB (A) | |
|---|-----------------------------------|-------|
| | Tag | Nacht |
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime | 57 | 47 |
| Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 59 | 49 |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 64 | 54 |
| Gewerbegebiete | 69 | 59 |

Für Sondergebiete, welche der Erholung dienen, gelten die folgend aufgeführten Immissionsgrenzwerte (vgl. Nummer 10.2 (4) VLärmSchR 97 [5]):

Kleingartengebiete:

Zuordnung zur 3. Kategorie - Kerngebiet, Dorfgebiet und Mischgebiet

| <u>Tag</u> | <u>Nacht</u> |
|---------------|--|
| 64 Dezibel(A) | [54 Dezibel(A); nur wenn bauliche Anlagen zulässig nach § 20a Bundeskleingartengesetz dauernd zu Wohnzwecken genutzt werden] |

In der vorhandenen Kleingartenanlage "Am Bahndamm" befinden sich keine baulichen Anlagen entsprechend § 20a Bundeskleingartengesetz. Somit ist in der vorliegenden Untersuchung nur der Immissionsgrenzwert für den Tagzeitraum (64 dB(A)) maßgebend.

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder ähnliche Flächen kann nach der 16. BImSchV kein Lärmschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt (vgl. Nummer 10.4 (2) VLärmSchR 97 [5]).

Basis für die Ermittlung des jeweils anzuwendenden Grenzwertes ist die Einstufung des betroffenen Gebietes durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan. Liegt ein solcher nicht vor, ist vor Ort die tatsächliche Nutzung zu prüfen und nach § 2 Satz 2 Baunutzungsverordnung gemäß 16. BImSchV [2] einzustufen.

Eine wesentliche Änderung der Lärmsituation liegt gemäß § 1 (2) der 16. BImSchV vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff

- der vorhandene Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A), ungerundet 2,1 dB(A) erhöht wird,
- der vorhandene Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erhöht wird oder
- der vorhandene Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weiter erhöht wird (gilt nicht in Gewerbegebieten).

Die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben.

Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung wird nicht berücksichtigt. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist jeweils für denselben Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff.

Im Falle einer wesentlichen Änderung sind die ermittelten Beurteilungspegel mit den gebietspezifischen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV zu vergleichen. Werden an einem Berechnungspunkt mit wesentlicher Änderung Immissionsgrenzwertüberschreitungen festgestellt, sind geeignete Lärmvorsorgemaßnahmen planerisch vorzusehen.

3 Einordnung des Vorhabens

Das Vorhaben gliedert sich in die folgenden zwei Bereiche:

- vom Baubeginn bis zur Hämmerlingstraße (ca. km 0+750) = Straßenneubau
- von der Hämmerlingstraße bis zum Bauende = Straßenausbau Am Bahndamm mit Anpassung Hämmerlingstraße, Schmale Straße und Alte Kaulsdorfer Straße sowie Errichtung Lichtzeichenanlagen an den Knotenpunkten Hämmerlingstraße südlich und nördlich EÜ Hämmerlingstraße und Alte Kaulsdorfer Straße– erheblicher baulicher Eingriff

Aufgrund der Funktionsänderung der Straße Am Bahndamm von einer Erschließungsfunktion zu einer Verbindungsfunktion mit einer entsprechend erheblich höheren Verkehrsbelegung ist die Anordnung von Lichtzeichenanlagen am Knotenpunkt mit der Hämmerlingstraße und dem Knotenpunkt mit der Alten Kaulsdorfer Straße erforderlich. Entsprechend muss davon ausgegangen werden, dass die Kriterien der wesentlichen Änderung an nahezu allen Gebäuden im Bereich der Straße Am Bahndamm erfüllt werden. Inwiefern dies auch auf die Bebauung im Bereich der kreuzenden bzw. einmündenden Straßen zutrifft, ist im Ergebnis dieser Untersuchung festzustellen. Aus diesem Grund erfolgt für den Bereich nördlich der EÜ Hämmerlingstraße bis zur Mahlsdorfer Straße eine Prüfung gemäß Kriterien der wesentlichen Änderung. Hierbei werden die erforderlichen Anpassungen der Nebenstraßen und die Lichtzeichenanlagen im Planfall mitberücksichtigt.

4 Technische Grundlagen

4.1 Querschnitt und Topographie

Der Planungsabschnitt hat eine Länge von ca. 1.300 m.

Die auszubauende Strecke lässt sich grundsätzlich in zwei Bereiche unterteilen. Vom Baubeginn bis ca. Bau-km 0+750,000 verläuft die Trasse durch den Stadtforst Wuhlheide. Südöstlich der Trasse befinden sich das Stadion „An der Alten Försterei“ und der Sportkomplex Hämmerlingstraße. Nach Kreuzung des Bahndammes unter der EÜ Hämmerlingstraße (Neubau im Zuge DB Ausbau) verläuft die Trasse von ca. Bau-km 0+750,000 bis Bauende auf den vorhandenen Straßen Schubertstraße und Am Bahndamm. Auf der Nordseite befinden sich Wohngebäude und die Kleingartenanlage „Am Bahndamm“. Auf der südlichen Seite wird sie von der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt/Oder begrenzt, welche hier in einer Dammlage verläuft. Südlich hiervon befindet sich die Wohnbebauung der Friedenstraße.

Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich folgende Einmündungen und Knotenpunkte:

- neuer Knotenpunkt Straße An der Wuhlheide / Westumfahrung Bahnhofstraße
- neuer/geänderter Knotenpunkt Hämmerlingstraße / Westumfahrung Bahnhofstraße südlich der EÜ Hämmerlingstraße
- neuer/geänderter Knotenpunkt Am Bahndamm / Hämmerlingstraße/ Schubertstraße / Schmale Straße
- Einmündung Zufahrt zum Parkhaus „Forum Köpenick“
- Einmündung Alte Kaulsdorfer Straße
- Knotenpunkt Am Bahndamm / Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm / Bahnhofstraße

Beim Bau der Westumfahrung Bahnhofstraße handelt es sich um die Herstellung einer Stadtstraße, deren Trassierung auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h basiert. Um das prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, soll die Westumfahrung Bahnhofstraße als zweistreifige Straße (2 x 1 Fahrstreifen sowie beidseitige Rad- und Gehwege und teilweise Parkstreifen) realisiert werden.

4.2 Berechnungsverfahren

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [2] grundsätzlich zu berechnen.

Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden in A-bewerteten Schalldruckpegeln angegeben (Einheit Dezibel(A)), die das menschliche Hörempfinden am besten nachbilden. Zur Beschreibung zeitlich schwankender Schallereignisse wie z. B. der Verkehrsgeräusche dient der A-bewertete Mittelungspegel.

Emissionen Straßenverkehrslärm

Die Methoden für die Berechnung des Straßenverkehrslärms sind in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS-19 [3] festgeschrieben. Die Berechnung der Emissionen erfolgt hiernach jeweils als längenbezogener A-bewerteter Schalleistungspegel getrennt für jede Richtungsfahrbahn. Die Stärke der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, den Lkw-Anteilen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Fahrbahnoberfläche und der Gradienten berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV) einschließlich der zugehörigen maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und Lkw-Anteile zugrunde gelegt.

Emissionen Schienenverkehrslärm

Für Schienenwege sind die Beurteilungspegel gemäß § 4 der 16. BImSchV [2] zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Schienenlärms ergeben sich aus Anlage 2 („Schall 03-2012“) der Verkehrslärmschutzverordnung.

Die Ermittlung der Emissionspegel und der Schallausbreitung erfolgt mittels Berechnung in Frequenzbändern (8 Oktavbänder mit Mittenfrequenzen von 63 Hz bis 8 kHz). Hierdurch wird die unterschiedliche Schallausbreitung und Abschirmwirkung von eher hochfrequenten Geräuschen (z.B. Stromabnehmer von Zügen) und eher tieffrequenten Geräuschen (z.B. Rollgeräusche) berücksichtigt. Basis für die Emissionspegelermittlung sind die Schalleistungspegel für unterschiedliche Fahrzeugeinheiten nach Beiblatt 2 der Anlage 2 der 16. BImSchV [2].

Die unterschiedlichen Geräusche (Schallquellenarten) werden, wie im Folgenden aufgeführt, drei Quellhöhen (über Schienenoberkante) zugeordnet:

- 0 m = Rollgeräusche, Aggregatgeräusche, Antriebsgeräusche, aerodynamische Geräusche
- 4 m = Antriebsgeräusche, Aggregatgeräusche, aerodynamische Geräusche,
- 5 m = aerodynamische Geräusche

Die Stärke der Schallemission wird aus der Anzahl der Züge je Zugart (Fahrzeugkategorie mit gleicher Zusammensetzung der Fahrzeugeinheiten, gemäß Beiblatt 2), der Geschwindigkeit, der Fahrbahnart, des Fahrflächenzustandes und diversen Zuschlägen für z.B. enge Gleisdien etc. ermittelt.

Immissionen

Die Schallimmission (d.h. das Einwirken von Schall auf einen Punkt, also auf den Immissionsort) wird durch den Mittelungspegel gekennzeichnet. Dieser ergibt sich aus der Emission unter zusätzlicher Berücksichtigung des Abstandes zwischen Immissions- und Emissionsort, der mittleren Höhe des Schallstrahls über dem Boden, von Reflexionen und Abschirmungen.

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten (gemäß § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung) dient der Beurteilungspegel L_r , welcher dem Mittelungspegel entspricht. Die Beurteilungspegel von Verkehrsgeräuschen werden getrennt nach Verkehrsart und separat für die Zeiträume „Tag“ und „Nacht“ berechnet:

$L_{r,T}$ für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr und

$L_{r,N}$ für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Emissionsquelle zum Immissionsort und für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich von Messwerten mit berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich.

Die Berechnungen werden unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN“ Version 8.2 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Immissionspegel (Beurteilungspegel) zusammengestellt.

4.3 Verkehrsbelastung und Emissionspegel

Straße (Kfz-Verkehr)

Für die schalltechnischen Berechnungen sind die folgenden verkehrlichen Parameter gemäß RLS-19 als Eingangsdaten zur Ermittlung der Emissionspegel erforderlich:

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h

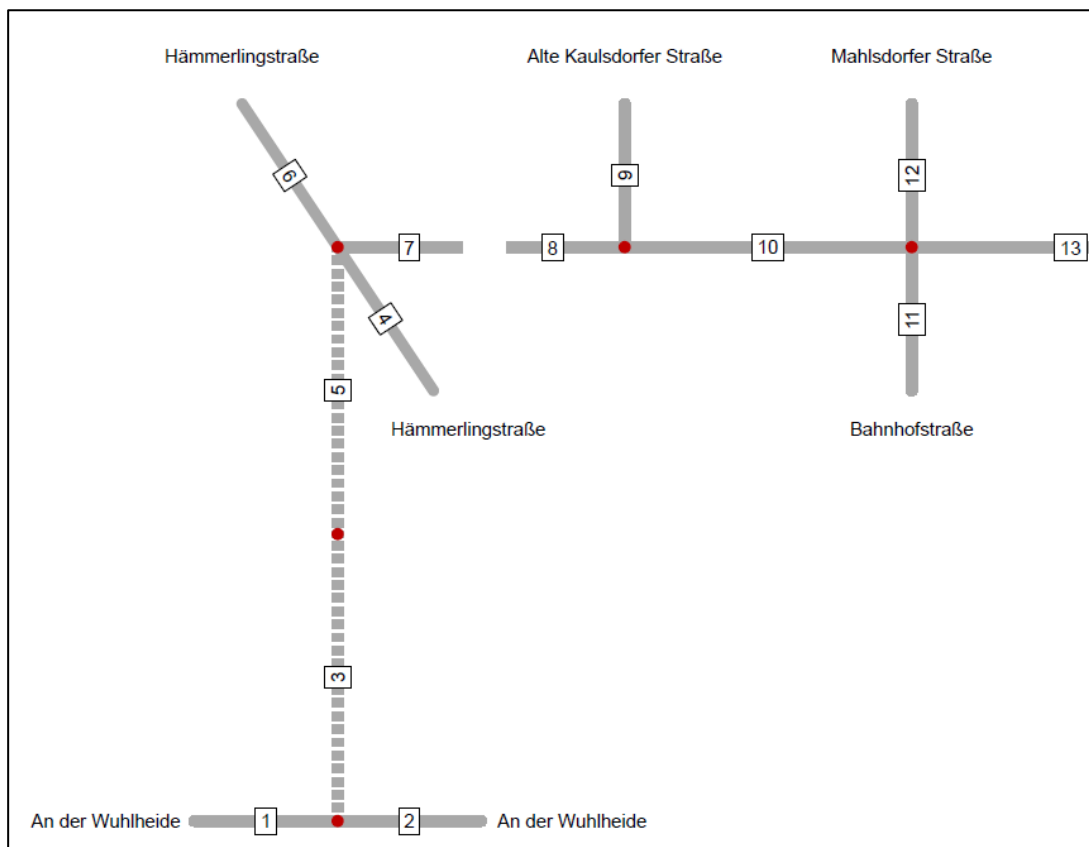
Mt/n durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke tags/nachts in Kfz/h

p1t/n Lkw1-Anteil tags/nachts = Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t in %

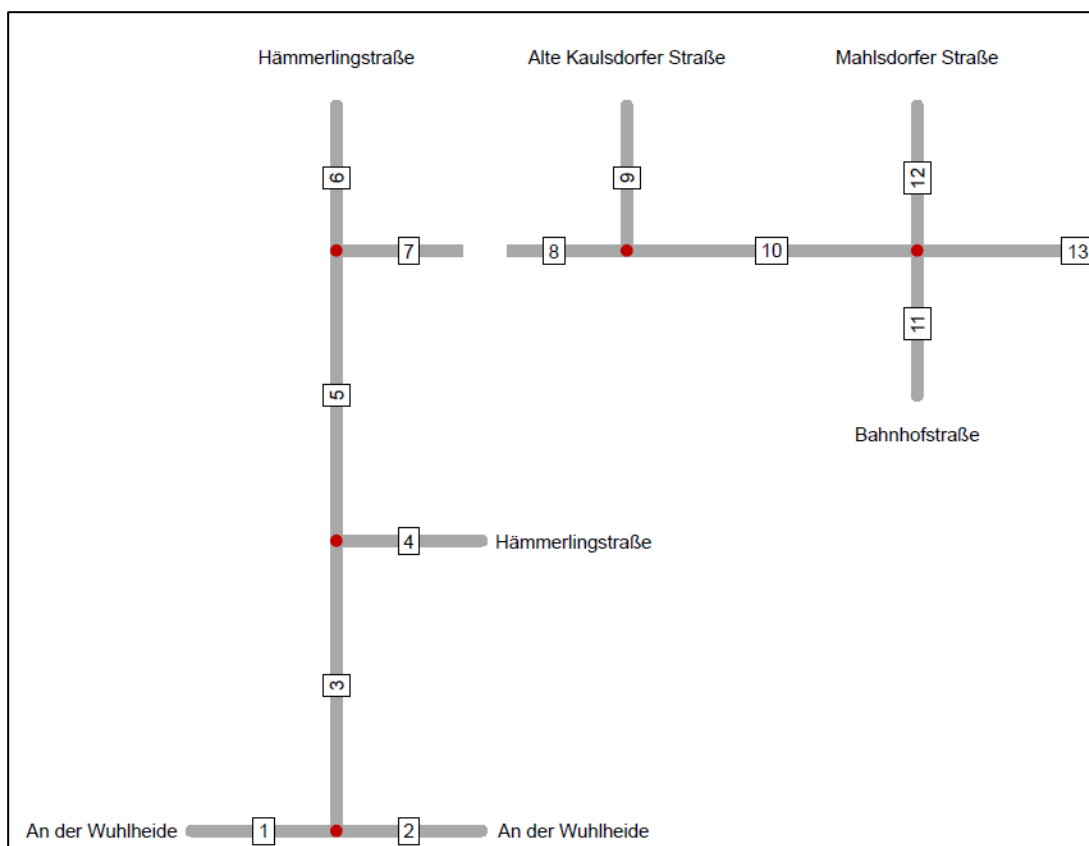
p2t/n Lkw2-Anteil tags/nachts = Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t in %

Die Verkehrsbelegung für den Kfz-Verkehr des Prognosehorizontes 2030 wurde der verkehrlichen Untersuchung und der Ergänzung der Werte gemäß RLS-19 nach Hinweisen SenUMVK Abt IV vom April 2022 [6] entnommen.

Die Lage der Streckenabschnitte Im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall ist den folgenden Abbildungen zu entnehmen.



Streckenabschnitte Prognose-Nullfall 2030 (Quelle: Verkehrliche Untersuchung [6])



Streckenabschnitte Prognose-Planfall 2030 (Quelle: Verkehrliche Untersuchung [6])

Die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten (DTV_{Mo-So}) sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Es handelt sich hierbei um die Querschnittsbelastungen für beide Fahrrichtungen. Da gemäß RLS-19 jeder Fahrstreifen getrennt modelliert werden muss, wird in den Berechnungen der Wert je zur Hälfte auf die beiden Richtungsfahrbahnen aufgeteilt.

Tabelle 2: Verkehrsbelegung Straße - Prognose 2030

| Abschnitt | Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h | |
|-----------|--|-------------------|
| | Prognose-Nullfall | Prognose-Planfall |
| 1 | 35.700 | 40.100 |
| 2 | 35.700 | 19.800 |
| 3 | - | 20.400 |
| 4 | 4.900 | 3.300 |
| 5 | - | 18.800 |
| 6 | 3.300 | 3.100 |
| 7 | 3.800 | 17.400 |
| 8 | 5.500 | 17.800 |
| 9 | 6.000 | 4.000 |
| 10 | 8.500 | 17.100 |
| 11 | 14.300 | 5.100 |
| 12 | 16.600 | 19.900 |
| 13 | 9.100 | 8.100 |

Für den Prognose-Nullfall wurden die derzeitig zulässigen Geschwindigkeiten berücksichtigt. Entsprechend wurden im westlichen Bereich der Straße Am Bahndamm etwa ab Höhe der Wuhlequerung, auf der Hämmerlingstraße und auf der Friedenstraße jeweils 30 km/h zugrunde gelegt. Auf allen anderen Straßenabschnitten wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h berücksichtigt.

Als Straßenoberfläche wurde der Straßendeckschichttyp „Nicht geriffelter Gussasphalt“ herangezogen. Gemäß Tabelle 4a der RLS-19 beträgt die Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD, SDT, FzG}$ bei Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h für Pkw und Lkw 0 dB. Entsprechend wurde dieser Wert den Berechnungen für den Prognose-Nullfall zugrunde gelegt.

Für den Prognose-Planfall wurden auf der Hämmerlingstraße und der Friedenstraße wie im Nullfall 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit herangezogen. Die zulässige Geschwindigkeit auf der Westumfahrung Bahnhofstraße beträgt im Prognose-Planfall im gesamten Untersuchungsbereich 50 km/h.

Als Straßenoberfläche ist auf der Trasse der Westumfahrung der Straßendeckschichttyp „Splittmastixasphalt SMA 8“ vorgesehen. Gemäß Tabelle 4a der RLS-19 beträgt die Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD, SDT, FzG}$ bei Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h für Pkw -2,6 dB und für Lkw -1,8 dB. Diese Werte wurden den Berechnungen für den Prognose-Planfall zugrunde gelegt.

Mehrfachreflexionen werden gemäß Abschnitt 3.3.8 der RLS-19 ermittelt und als Zuschlag zum Emissionspegel des jeweiligen Fahrstreifenteilstücks berücksichtigt.

Die erhöhten Schallemissionen auf Steigungs-/Gefällestrrecken (Bereich Wuhlequerung) wer-

den programmintern anhand des Höhenverlaufs der Straßenachsen in Form einer Längsneigungskorrektur gemäß Abschnitt 3.3.6 der RLS-19 ermittelt und berücksichtigt.

Die erhöhte Störwirkung durch das Anfahren und das Bremsen an den lichtzeichengeregelten Knotenpunkten wird als Zuschlag zu den Emissionen der jeweils relevanten Straßenachsen gemäß Abschnitt 3.3.7 der RLS-19 programmintern ermittelt und berücksichtigt.

Die den Berechnungen zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall sowie die Höhe der o.g. Zuschläge und die daraus ermittelten Emissionspegel (als längenbezogene Schalleistungspegel) sind in Unterlage 17.1.2.1 Tabelle 1 und Tabelle 2 aufgeführt.

Schienerverkehr (S-Bahn, DB-Strecke, Tram)

Für die schalltechnischen Berechnungen des Schienenverkehrslärms sind die Art des Zuges und die Zusammensetzung aus Fahrzeugkategorien nach Beiblatt 2 der Schall 03-2012 sowie die Anzahl der Züge auf dem Streckenabschnitt getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum als Eingangswerte heranzuziehen.

Die entsprechenden Angaben für die S-Bahn und die Fernbahn wurden vom Auftraggeber mit E-Mail vom 19.02.2021 zur Verfügung gestellt.

Die detaillierten Angaben der Zugarten und die Anzahl der Züge tags und nachts sind in Unterlage 17.1.2.2 Tabelle 1 aufgeführt.

Die Lage der Gleise und der Lärmschutzmaßnahmen an den Bahnanlagen (S-Bahn und DB-Strecken) wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt bzw. den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses für die Bahnanlagen entnommen.

Die Zugbelegungszahlen der Tram wurden den aktuellen Fahrplandaten der BVG entnommen. Für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen wurden die entsprechenden Taktzeiten bezogen auf Montag – Freitag (dichtestes Taktangebot) zu Grunde gelegt und daraus die Anzahl der Züge für den Tag- und Nachtzeitraum abgeleitet. Berücksichtigt wurden die Linien 27, 60, 61, 62, 63, 67 und 68.

Tabelle 3: Verkehrsbelastungszahlen Tram – Prognose 2030

| Linie | Richtung | Fahrten pro Richtung | |
|--|-------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| | | Tag (6:00-22:00 Uhr) | Nacht (22:00-6:00 Uhr) |
| 27 Bereich Alte Försterei | Krankenhaus Köpenick/Südseite | 48 | 14 |
| | Pasedagplatz | 48 | 10 |
| | Betriebshof Marzahn | 0 | 4 |
| 60 Bereich Bahnhof- straße/Seelenbinderstraße | Altes Wasserwerk | 48 | 13 |
| | Haeckelstraße | 48 | 12 |
| 60 Bereich Alte Försterei | Altes Wasserwerk | 48 | 13 |
| | Haeckelstraße | 48 | 12 |
| 61 Bereich Bahnhof- straße/Seelenbinderstraße | Rahnsdorf/Waldschänke | 48 | 12 |
| | S Adlershof | 5 | 4 |
| | Betriebshof Schöneweide | 2 | 5 |
| | S Schöneweide/Sterndamm | 41 | 3 |
| 61 Bereich Alte Försterei | Betriebshof Schöneweide | 0 | 5 |
| 62 Bereich S Köpenick | Hirtestraße | 39 | 4 |
| | S Mahlsdorf | 48 | 13 |
| | Wendenschloß | 91 | 12 |
| 63 Bereich S Köpenick | Hirtestraße | 6 | 9 |
| | Rahnsdorfer Straße | 40 | 2 |
| | Betriebshof Köpenick | 1 | 1 |
| | Landschaftspark Johannisthal | 49 | 9 |
| 67 Bereich Alte Försterei | Betriebshof Köpenick | 1 | 0 |
| | Krankenhaus Köpenick/Südseite | 49 | 4 |
| | S Schöneweide/Sterndamm | 50 | 3 |
| | Betriebshof Schöneweide | 0 | 1 |
| 68 Bereich S Köpenick | Hirtestraße | 88 | 14 |
| | S Grünau / Alt-Schmöckwitz | 89 | 13 |

Folgende Parameter wurden den Berechnungen zu Grunde gelegt:

Zugart: Berlin F6, 6 Achsen
Zuglänge: 31 m
Geschwindigkeit: 50 km/h

Die Zuordnung zu den Strecken und die Ermittlung der aus den Verkehrsbelastungen resultierenden Emissionspegel ist in Unterlage 17.1.2.2 Tabelle 2 aufgeführt.

4.4 Gebietsnutzungseinstufung

Für die Einordnung der jeweiligen Gebiete sind die Festlegungen in vorhandenen Bebauungsplänen bindend. Existieren keine Bebauungspläne, erfolgt die Gebietsnutzungseinstufung aufgrund der vor Ort festgestellten tatsächlichen Nutzung in Anlehnung an den Flächennutzungsplan Berlin, Stand Neubekanntmachung 2015 [7].

Im Untersuchungsbereich gelten die rechtskräftigen Bebauungspläne „XVI – 15 für das Gelände zwischen Mahlsdorfer Straße, Hirtestraße und Stellingdamm“, sowie „XVI – 18 für das Gelände zwischen Bahnhofstraße, Elcknerplatz, Borgmannstraße und Parrisiusstraße“.

Die Bebauung am Bauanfang An der Wuhlheide gehört zum Stadionbetrieb „Alte Försterei“ und wird einem Mischgebiet mit Beschränkung auf eine Tagnutzung zugeordnet. Die gleiche Nutzung wurde für das Nachwuchsleistungszentrum Hämmerlingstraße 88 festgelegt.

Der Bereich der Friedenstraße, Hämmerlingstraße, Schubertstraße, Schmale Straße, Alte Kaulsdorfer Straße und Am Bahndamm wird als Allgemeines Wohngebiet eingestuft. Die Kleingartenanlage „Am Bahndamm“ wird entsprechend nur im Tagzeitraum anhand des Immissionsgrenzwertes für Mischgebiet berücksichtigt, da hier keine Dauerwohnrechte bestehen. Für die untersuchungsrelevanten Gebäude an der Bahnhofstraße, Mahlsdorfer Straße und am Stellingdamm erfolgt die Betrachtung gemäß den Bebauungsplänen XVI – 15 und XVI – 18 als Wohngebiet und Mischgebiet.

Die Gebietsnutzungseinstufung ist in den Ergebnistabellen Unterlage 17.1.3 enthalten und in den Lageplänen Unterlage 7 dargestellt.

5 Verkehrslärmimmissionen Straßenverkehr

Die Berechnung der Lärmbelastung an den Berechnungspunkten erfolgte auf Basis der aktuellen Gesetzeslage für die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und somit für den Straßenverkehr nach § 3 der 16. BImSchV / RLS-19 für alle Gebäude der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung.

5.1 Neubaubereich der Westumfahrung

Für den Neubaubereich der Westumfahrung von der Straße An der Wuhlheide bis zur EÜ Hämmerlingstraße wurden die Beurteilungspegel für den Planfall ermittelt und hinsichtlich Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewertet.

Die Berechnungsergebnisse sind in Unterlage 17.1.3.1 Tabelle 1 tabellarisch aufgeführt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass an den Verwaltungsgebäuden der Alten Försterei Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Nutzungszeitraum am Tag auftreten. Entsprechend sind hier Maßnahmen der Lärmvorsorge erforderlich.

5.2 Bereich der Westumfahrung mit erheblichem baulichem Eingriff

Von der Friedenstraße (EÜ Hämmerlingstraße) bis zur Mahlsdorfer Straße ist das Vorhaben im Verlauf der vorhandenen Straße Am Bahndamm als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen. Hier wurde geprüft, ob mit der geplanten Straßenführung und der neuen Knotenpunktsituation (Errichtung von Lichtsignalanlagen) eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV festzustellen ist.

Die Ergebnisse sind in Unterlage 17.1.3.1 Tabelle 2 Am Bahndamm und Unterlage 17.1.3.1 Tabelle 3 Friedenstraße südlich der EÜ Hämmerlingstraße aufgeführt.

Wie zu erwarten, sind im Ausbaubereich der Straße Am Bahndamm an allen Gebäuden und Außenwohnbereichen sowie den Parzellen der Kleingartenanlage „Am Bahndamm“ deutliche Pegelerhöhungen oberhalb des 2,1 dB(A)-Kriteriums der 16. BImSchV festzustellen. Entsprechend führt das Vorhaben ursächlich zu einer wesentlichen Änderung. Zudem werden die Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden überschritten. An einem der beiden Außenwohnbereichen (Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG) und an zwei Immissionspunkten in der Kleingartenanlage „Am Bahndamm“ wird der jeweilige Immissionsgrenzwert im

Tagzeitraum überschritten. Lärmvorsorgemaßnahmen sind für den gesamten Bereich Am Bahndamm notwendig.

Im Bereich der Friedenstraße sind an allen Gebäuden deutliche Pegelerhöhungen oberhalb des 3 dB(A) - ungerundet 2,1 dB(A) - Kriteriums der 16. BImSchV festzustellen. Damit ist an allen Gebäuden eine wesentliche Änderung zu verzeichnen. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen jedoch an allen Gebäuden unterhalb des jeweiligen Immissionsgrenzwertes tags und nachts. Lärmvorsorgemaßnahmen sind hier nicht erforderlich.

5.3 Weitere Straßen mit erheblichem baulichem Eingriff

Für weitere Straßen im Bereich der Westumfahrung sind Anpassungen erforderlich. Es handelt sich um die Hämmerlingstraße und die Alte Kaulsdorfer Straße. Zudem sind diese Straßen von künftigen Lichtsignalanlagen beeinflusst. Entsprechend wurde für diese Straßen mit erheblichem baulichem Eingriff geprüft, inwiefern mit der geplanten Straßenführung und der neuen Knotenpunktsituation (Errichtung von Lichtzeitanlagen) eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV feststellbar ist. Die Straße Am Bahndamm wurde hierbei mitberücksichtigt.

Hierfür erfolgte richtlinienkonform eine getrennte Betrachtung der Objekte innerhalb und außerhalb der Bauabschnitte. Gemäß VLärmSchR 97 wurde für alle Objekte, welche innerhalb des jeweiligen Bauabschnittes liegen, die volle Verkehrsbelastung aus dem Bauabschnitt und den angrenzenden, nicht geänderten Abschnitten berücksichtigt. Für die angrenzenden Immissionsorte vor und hinter dem eigentlichen Bauabschnitt wurde lediglich die Verkehrsbelastung aus dem Bauabschnitt selbst berücksichtigt. Diese Verfahrensweise entspricht den Ausführungen in den VLärmSchR 97 [4] unter Abschnitt X. Nr. 27.

Die Ergebnisse sind für die betrachteten Bereiche in den folgend genannten Unterlagen tabellarisch aufgeführt:

Unterlage 17.1.3.1 Tabelle 4 Hämmerlingstraße, Schubertstraße und Schmale Straße

Unterlage 17.1.3.1 Tabelle 5 Alte Kaulsdorfer Straße

Folgende Feststellungen sind aus den Berechnungsergebnissen für die jeweiligen Bereiche abzuleiten:

Hämmerlingstraße / Schubertstraße / Schmale Straße:

Auch in diesem Bereich sind an allen Gebäuden deutliche Pegelerhöhungen oberhalb des 2,1 dB(A)-Kriteriums der 16. BImSchV festzustellen. Damit ist auch hier an allen Gebäuden eine wesentliche Änderung zu verzeichnen. An den Gebäuden Schubertstraße 33 und 33A, Hämmerlingstraße 60, 62 und 63 - 75 ungerade, 4 Außenwohnbereichen (Balkone) der Hämmerlingstraße 63 sowie an den Gebäuden Schmale Straße 1 bis 5 und 7 wird zudem der jeweilige Immissionsgrenzwert überschritten. Entsprechend sind geeignete Lärmvorsorgemaßnahmen vorzusehen.

Alte Kaulsdorfer Straße:

An der Mehrzahl der Gebäude sind zum Teil deutliche Pegelerhöhungen oberhalb des 2,1 dB(A)-Kriteriums der 16. BImSchV festzustellen. An den hiervon betroffenen Gebäuden führt der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung. Immissionsgrenzwertüberschreitungen sind lediglich an den Gebäuden Alte Kaulsdorfer 28, 30, 31 und 33 festzustellen. Für diese vier Gebäude sind Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich.

6 Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge 16. BImSchV)

Da die Beurteilungspegel an mehreren Gebäuden und Außenwohnbereichen bzw. Kleingärten die Immissionsgrenzwerte überschreiten, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Dabei wird nach den folgenden Grundsätzen verfahren:

- aktiver Lärmschutz hat Vorrang vor passivem Lärmschutz
- Verhältnismäßigkeit der Mittel (Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen) im Vergleich zum angestrebten Schutzzweck (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte) muss gegeben sein.

Kriterien für die Verhältnismäßigkeit sind:

- die Anzahl der Betroffenen und der Grad der Betroffenheit
- das Nutzen/Kosten-Verhältnis der aktiven Lärmschutzmaßnahme und
- die schalltechnische Wirksamkeit (Pegelminderung) der aktiven Lärmschutzmaßnahme.

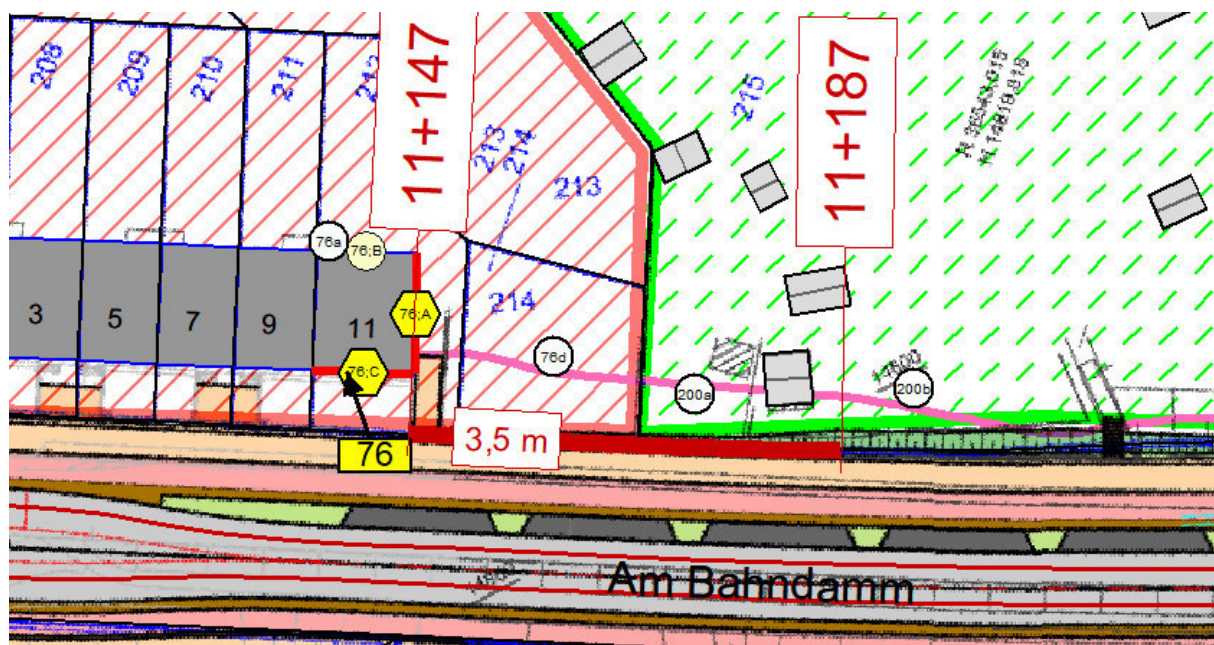
Lärmmindernde Straßendeckschicht

Im Zuge der Planungen für die Westumfahrung Bahnhofstraße wurde bereits eine lärmmindernde Straßendeckschicht aus Splittmastixasphalt SMA 8 mit einer Straßendeckschichtkorrektur gemäß Tabelle 4a der RLS-19 für Pkw = -2,6 dB und Lkw = -1,8 dB für die Trasse der Westumfahrung Bahnhofstraße vorgesehen. Zusätzlich wurde im Rahmen der Untersuchung die Wirksamkeit der Straßendeckschicht „Dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5“ mit einer Straßendeckschichtkorrektur gemäß Tabelle 4a der RLS-19 für Pkw = -3,9 dB und Lkw = -0,9 dB überprüft. Aufgrund der insgesamt nur geringfügig besseren lärmmindernden Wirkung gegenüber dem SMA 8 in Verbindung mit der sehr schwierigen technischen Realisierbarkeit, bedingt durch die engen Knotenpunktabstände und den erforderlichen Ausrundungen, wird der Einbau jedoch nicht vorgesehen.

Lärmschutzwand

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen Straße und Bebauung sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Lage der Knotenpunkte, Platzverhältnisse, Zuwegungen, Querungen, Stadtbild etc.) im Bereich der betroffenen Gebäude nicht realisierbar. Zudem wären diese lediglich für das untere Geschoss der Gebäude wirksam.

Entsprechend wurde nur für einen Außenwohnbereich (IO-Nr. 76d) am Gebäude Am Bahndamm 11 und die hier angrenzenden betroffenen Kleingartenparzellen (IO-Nr. 200a und 200b) die Machbarkeit einer Lärmschutzwand untersucht. Hierbei wurden auch die Betroffenheiten an der Südostfassade (IO-Nr. 76;A) des Gebäudes Am Bahndamm 11 mitberücksichtigt. Im Ergebnis der Dimensionierung der Lärmschutzwand ist für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum im Außenwohnbereich und den Kleingartenparzellen sowie im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss am Gebäude eine 40 m lange und 3,5 m hohe Lärmschutzwand erforderlich. Die Lage ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.



Der Abbildung ist zu entnehmen, dass die Lärmschutzwand bereits vor dem ohne Lärmschutzwand betroffenen Kleingartenberechnungspunkt 200b endet. Dies ist damit zu begründen, dass die Immissionsgrenzwertüberschreitung ohne Lärmschutz hier nur 0,1 dB(A) beträgt.

Die erforderlichen Kosten in Höhe von ca. 100 T€, je gelöstem Schutzfall etwa 16,6 T€ sind als unverhältnismäßig einzustufen. Dies ist wesentlich damit zu begründen, dass trotz der Lärmschutzwand zwei Nachwertüberschreitungen (1. und 2. OG) an der untersuchten Südostfassade (IO-Nr. 76;A) des Gebäudes Bahnhofstraße 11 weiterhin verbleiben. Somit beschränkt sich die Schutzwirkung der Wand lediglich auf nur einen Außenwohnbereich (IO-Nr. 76d), die zwei lediglich saisonal genutzten Kleingärten (IO-Nr. 200a und b) und das Erdgeschoss der untersuchten Südostfassade (IO-Nr. 76;A).

Mit einer Verringerung der Wandlänge auf 30 m und der Wandhöhe auf 3,0 m sinken die Kosten auf 64 T€, je gelösten Schutzfall ca. 16 T€. Damit ist auch diese Variante nicht verhältnismäßig. Im Ergebnis der Betrachtung kann somit keine Lärmschutzwand vorgesehen werden. Die entsprechende Variantenbetrachtung ist dieser Unterlage als Anlage 1 beigefügt.

Lärmabsorbierende Verkleidung von Widerlagern und Brückenpfeilern

Im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Westumfahrung Bahnhofstraße und entlang des Bahndammes im Bereich „Am Bahndamm“ befinden sich künftig Bauwerksteile der Brücke und Stützwände. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel in der Hämmerlingstraße und der Straße Am Bahndamm erfolgten zusätzliche Berechnungen zur Ermittlung der lärmmindernenden Wirkung von hochabsorbierenden Verkleidungen an den Stützpfeilern und Widerlagern der EÜ und den Stützwänden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass eine maximale Pegelminderung von 0,9 dB(A) erreicht werden kann. Die mittlere Pegelminderung beträgt lediglich 0,2 dB(A). Zudem verringert sich die Anzahl der insgesamt verbleibenden Schutzfälle nur geringfügig von 170 auf 166 Schutzfälle.

Der Aufwand für die hochabsorbierende Verkleidung der Bauwerke wird mit 450 €/m² brutto eingeschätzt. Damit ergeben sich die kapitalisierten Kosten bei einer angenommenen Gesamtfläche von 396 m² in Höhe von ca. 279 T€ brutto. Die kapitalisierten Kosten je gelösten Schutzfall betragen damit ca. 69,7 T€.

Damit ist diese lärmmindernde Maßnahme als unverhältnismäßig einzustufen und nicht umzusetzen.

Die Ergebnisse der Betrachtungen zur hochabsorbierenden Verkleidung sind in Anlage 2 dieser Unterlage zusammengestellt.

Lärminderung durch Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Da die bisher betrachteten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht zu einer deutlichen Lärmreduzierung führen, wurde aufgrund der sehr hohen Beurteilungspegel unabhängig von einer entsprechenden Entscheidung der Verkehrsbehörde zudem geprüft, inwiefern sich eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nördlich der Eisenbahnüberführung Hämmerlingstraße im Bereich Am Bahndamm lärmmindernd auswirkt.

Die Berechnungsergebnisse mit Vergleich der Beurteilungspegel bei 50 bzw. 30 km/h für die betroffenen Gebäude und Außenwohnbereiche sind in Anlage 3 dieser Unterlage zusammengestellt.

Die aus der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h resultierende Minderung der Beurteilungspegel liegt im Durchschnitt bei 2,7 dB(A). Die maximale Minderung beträgt 3,0 dB(A). Die Lärminderung ist somit als sehr gut einzustufen. Die Anzahl der Schutzfälle sinkt deutlich von 241 (93 tags + 141 nachts + 7 AWB) bei 50 km/h auf 146 (57 tags + 93 nachts + 4 AWB) bei 30 km/h. In den Kleingärten werden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist für das Vorhaben demnach als wirksame Maßnahme zur Lärminderung zu empfehlen. Dem entsprechend wird diese als Lärmvorsorgemaßnahme für den Bereich „Am Bahndamm“ von nördlich der Eisenbahnüberführung Hämmerlingstraße bis zum Bauende an der Mahlsdorfer Straße favorisiert.

Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahmen

Unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahme mit Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Westumfahrung von nördlich der EÜ Hämmerlingstraße bis zur Mahlsdorfer Straße erfolgte eine Neuberechnung der Beurteilungspegel für alle Bereiche und zudem eine erneute Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Änderung für die angrenzenden Bereiche Hämmerlingstraße, Schubertstraße und Schmale Straße sowie für die Alte Kaulsdorfer Straße, da hier in den Berechnungen jeweils die Straße Am Bahndamm mitberücksichtigt wird. Die Ergebnisse der Neuberechnung mit der Lärmschutzmaßnahme sind in den folgenden Unterlagen aufgeführt.

Unterlage 17.1.3.2 Tabelle 1 Neubaubereich An der Wuhlheide bis Friedenstraße

Unterlage 17.1.3.2 Tabelle 2 Am Bahndamm

Unterlage 17.1.3.2 Tabelle 3 Friedenstraße südlich der EÜ Hämmerlingstraße

Unterlage 17.1.3.2 Tabelle 4 Hämmerlingstraße, Schubertstraße und Schmale Straße

Unterlage 17.1.3.2 Tabelle 5 Alte Kaulsdorfer Straße

Unterlage 17.1.3.3 Tabelle 2 Hämmerlingstraße, Schubertstraße und Schmale Straße

Unterlage 17.1.3.3 Tabelle 3 Alte Kaulsdorfer Straße

Die in den Tabellen der Unterlage 17.1.3.2 ausgewiesenen Betroffenheiten sind Basis der Festlegung weiterer Lärmschutzmaßnahmen.

Passiver Lärmschutz, Entschädigung verbleibender Betroffenheit im Außenwohnbereich

Für die betroffenen Gebäude mit verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen besteht an den betroffenen Gebäudeseiten und -etagen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Zudem sind für betroffene Außenwohnbereiche dem Grunde nach Entschädigungen für die verbleibenden Beeinträchtigungen zu leisten.

Tabelle 4: Gebäude / Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen

| Gebäude / Außenwohnbereich | Obj.-Nr. | Nutzung | Max. Beurteilungspegel Tag / Nacht in dB(A) |
|---|----------|--------------------------|--|
| An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | 1 | Mischgebiet (nur Tag) | 65,2 / 59,6 |
| An der Wuhlheide 265 (Verwaltung Alte Försterei) | 2 | Mischgebiet (nur Tag) | 64,6 / 59,0 |
| Schubertstraße 33A | 34 | Wohngebiet | 55,2 / 49,5 |
| Hämmerlingstraße 62 (mit Anbau und Erker) | 56 | Wohngebiet | 57,0 / 51,2 |
| Hämmerlingstraße 63 | 57 | Wohngebiet | 56,4 / 50,6 |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(Balkon1) | 57a | Wohngebiet | 60,5 / - |
| Hämmerlingstraße 65 | 59 | Wohngebiet | 57,6 / 51,8 |
| Hämmerlingstraße 67 | 60 | Wohngebiet | 58,7 / 52,8 |
| Hämmerlingstraße 69 | 61 | Wohngebiet | 60,1 / 54,2 |
| Hämmerlingstraße 71 | 62 | Wohngebiet | 62,6 / 56,6 |
| Hämmerlingstraße 73 | 63 | Wohngebiet | 63,2 / 57,3 |
| Hämmerlingstraße 75 | 64 | Wohngebiet | 64,2 / 58,3 |
| Am Bahndamm 1 | 71 | Wohngebiet | 65,6 / 60,0 |
| Am Bahndamm 3 | 72 | Wohngebiet | 65,4 / 59,8 |
| Am Bahndamm 5 | 73 | Wohngebiet | 65,2 / 59,6 |
| Am Bahndamm 7 | 74 | Wohngebiet | 65,0 / 59,4 |
| Am Bahndamm 9 | 75 | Wohngebiet | 64,8 / 59,2 |
| Am Bahndamm 11 | 76 | Wohngebiet | 64,5 / 58,9 |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | 76d | Wohngebiet (nur Tag) | 62,0 / - |
| Am Bahndamm 33 | 77 | Wohngebiet | 64,6 / 58,9 |
| Am Bahndamm 35 | 78 | Wohngebiet | 64,2 / 58,6 |
| Am Bahndamm 37 | 79 | Wohngebiet | 63,9 / 58,4 |
| Am Bahndamm 39 | 80 | Wohngebiet | 63,6 / 58,0 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 28 | 94 | Wohngebiet | 59,1 / 53,4 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 30 | 97 | Wohngebiet | 58,4 / 52,8 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 33 | 102 | Wohngebiet | 65,0 / 59,2 |
| Mahlsdorfer Straße 110 | 108c | Wohngebiet | 62,0 / 56,4 |

Anmerkung:

Nordwestlich des Knotenpunktes Am Bahndamm/Alte Kaulsdorfer Straße (Areal der ehemaligen „Union-Tanke“) soll ein Wohngebäude errichtet werden. Die hierdurch auftretenden Minderungen der Beurteilungspegel an den Gebäuden Alte Kaulsdorfer Straße 28 und 30 können erst nach konkreter Planung und Baurecht für das neue Gebäude ermittelt werden. Ebenso ist erst hiernach zu ermitteln, ob und wenn ja an welchen Fassaden an den Gebäuden Alte Kaulsdorfer Straße 28 und 30 gegebenenfalls die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und somit der Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz nicht mehr gegeben ist.

7 Gesamtlärmbetrachtung

Aufgrund der einschlägigen Rechtsprechung ist im Zuge des Vorhabens wegen der hohen Vorbelastung durch den Schienenverkehrslärm und der teilweise hohen Beurteilungspegel durch den Straßenverkehrslärm auch eine Betrachtung hinsichtlich der Gesamtlärmbelastung geboten. Ziel der Gesamtlärmbetrachtung ist die Ermittlung und der Vergleich der Gesamtlärmpegel unter Berücksichtigung des planfestgestellten künftigen baulichen Zustandes der Bahnanlagen aus dem Verkehrslärm von Schienen- und Straßenverkehr entlang der Baustrecke für den Prognose-Nullfall 2030 und den Prognose-Planfall 2030.

Die Berechnung der Lärmbelastung an den Berechnungspunkten erfolgte auf Basis der aktuellen Gesetzeslage für die verschiedenen Verkehrsarten getrennt und somit für den Straßenverkehr nach § 3 der 16. BImSchV / RLS-19 und den Schienenverkehr nach § 4 der 16. BImSchV / Schall03 (S-Bahn, DB und Tram) für alle Gebäude der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung.

Da aus den Gerichtsurteilen zum Gesamtlärm keine Informationen zur Relevanz einer Überschreitung des Schwellenwertes in Höhe von 70 dB(A) im Tagzeitraum in den Außenwohnbereichen abgeleitet werden konnten, wurden diese in der vorliegenden Gesamtlärmbetrachtung vorsorglich mitberücksichtigt.

Die detaillierten Ergebnisse der Gesamtlärmbetrachtung sind in Unterlage 17.1.3.3 mit einer Gegenüberstellung Nullfall-Planfall dokumentiert. Pegel mit Überschreitung der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts sind rot hervorgehoben. In den beiden letzten Spalten der Tabelle ist die Differenz der Summenpegel Nullfall/Planfall enthalten. Im Falle einer vorhabenbedingten Erhöhung ist dieser Wert rot dargestellt. Bei einer Verringerung des Summenpegels ist der Wert in grün hervorgehoben.

Die Auswertung der Ergebnistabelle führt zu folgenden Feststellungen:

Überschreitungen der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts im Prognose-Nullfall 2030

Der Schwellenwert von 70 dB(A) tags wird an 12 Gebäuden überschritten. Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) im Nachtzeitraum sind an 23 Gebäuden festzustellen.

Überschreitungen der Schwellenwerte 70/60 dB(A) tags/nachts im Prognose-Planfall 2030 und vorhabenbedingte Erhöhungen

Im Prognose-Planfall wird an 6 bereits im Prognose-Nullfall betroffenen Gebäuden der Schwellenwert von 70 dB(A) tags überschritten und es sind zudem vorhabenbedingte Erhöhungen festzustellen.

Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A) im Nachtzeitraum sind im Prognose-Planfall an insgesamt 31 Gebäuden festzustellen. An 5 Gebäuden hiervon wird der Pegel gegenüber dem Nullfall verringert. Jedoch sind aufgrund von Erhöhungen 10 Gebäude neu im Planfall betroffen.

Überschreitungen des Schwellenwertes 70 dB(A) tags in Außenwohnbereichen

Eine Überschreitung des Schwellenwertes von 70 dB(A) tags ist im Nullfall an 15 Außenwohnbereichen festzustellen. Im Planfall wird der Pegel an allen 15 im Nullfall betroffenen Außenwohnbereichen weiter erhöht. Zudem ist aufgrund der Erhöhung im Planfall ein weiterer Außenwohnbereich zusätzlich betroffen.

8 Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

Aufgrund der Rechtsprechung ist zusätzlich zu prüfen, ob es im Zusammenhang mit dem Vorhaben zu einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Lärmbelastung aufgrund einer vorhabenbedingten Steigerung der Verkehrsbelastung im nachgeordneten Straßennetz kommt.

Für die Betrachtung der schalltechnischen Auswirkungen der Maßnahme im nachgeordneten Straßennetz können das BImSchG und die 16. BImSchV nicht angewendet werden, da diese Vorschriften nur den von der zu bauenden oder zu ändernden Straße ausgehenden Lärm erfassen. Eine Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat zur Thematik in seinem Urteil vom 17. März 2005 (BVerwG 4 A 18.04) die folgenden Feststellungen getroffen.

Aus dem einschlägigen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 17. März 2005 (BVerwG 4 A 18.04) geht keine generelle Vorgehensweise zur Bestimmung des erforderlichen Untersuchungsumfangs und des Untersuchungsablaufs hervor.

Nach dem Stand des Wissens zur Wahrnehmung von Pegeldifferenzen liegt der gerade noch hörbare Unterschied im Lautheitsempfinden zweier Geräusche bei 1 dB(A), was einer DTV-Veränderung von ca. 26 % entspricht. Diese Schwelle wird für die Beurteilung, ob es sich um eine mehr als unerhebliche Steigerung handelt, in der vorliegenden Betrachtung herangezogen.

Wie bereits bei der Gesamtlärmermittlung wird darauf abgestellt, dass für die Bereiche, welche Beurteilungspegel über 70/60 dB(A) tags/nachts aufweisen, weitere Erhöhungen, welche mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehen, ermittelt werden.

Im ersten Schritt werden für die angrenzenden Straßen die Verkehrsbelegungen des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls hinsichtlich des Kriteriums der Steigerung des DTV um 26 % geprüft, um die für die Untersuchung relevanten Straßen zu identifizieren.

Tabelle 5: Ermittlung der Erhöhung der DTV-Werte - Prognose 2030

| Abschnitt | Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h | | Steigerung DTV % |
|-----------|---|-------------------|------------------|
| | Prognose-Nullfall | Prognose-Planfall | |
| 1 | 35.700 | 40.100 | 12,3 |
| 2 | 35.700 | 19.800 | -44,5 |
| 3 | Westumfahrung - Neubaubereich | | |
| 4 | 4.900 | 3.300 | - 32,7 |
| 5 | Westumfahrung - Neubaubereich | | |
| 6 | 3.300 | 3.100 | -6,1 |
| 7 | Westumfahrung – Ausbaubereich Am Bahndamm | | |
| 8 | Westumfahrung – Ausbaubereich Am Bahndamm | | |
| 9 | 6.000 | 4.000 | -33,3 |
| 10 | Westumfahrung – Ausbaubereich Am Bahndamm | | |
| 11 | 14.300 | 5.100 | -64,3 |
| 12 | 16.600 | 19.900 | 19,9 |
| 13 | 9.100 | 8.100 | -11,0 |

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass Steigerungen nur in Abschnitt 1 und 12 auftreten und die maximale Steigerung des DTV 19,9 % im Abschnitt 12 beträgt. Es handelt sich hierbei um den

Abschnitt Mahlsdorfer Straße. Da der errechnete Wert deutlich unter dem oben genannten Wert von 25,9 % liegt, welcher als Maß der Wahrnehmbarkeit der Pegeländerung (bei Änderung um 1 dB(A)) und damit als Maß der nicht unerheblichen Lärmpegelerhöhung herangezogen wird, ist entsprechend eine relevante Pegelerhöhung auszuschließen.

Unbeschadet hiervon wird im Weiteren untersucht, ob in den beiden Abschnitten mit einer Steigerung des DTV die Schwelle der Gesundheitsgefährdung an der angrenzenden Wohnbebauung im Prognosezeitraum 2030 überschritten wird. Für den Abschnitt 1 An der Wuhlheide in Richtung Rudolf-Rühl-Allee ist dies auszuschließen, da sich in diesem Bereich keine Wohnbebauung befindet. Für den Abschnitt 12 Mahlsdorfer Straße sind aufgrund der hier vorhandenen Wohnbebauung entsprechende Berechnungen durchzuführen.

Im Ergebnis dieser Berechnungen ist festzustellen, dass bereits im Prognose-Nullfall 2030 der Schwellenwert nachts in Höhe von 60 dB(A) an den zur Mahlsdorfer Straße gerichteten Fassaden an 6 von 7 berechneten Gebäuden/Gebäudereihen überschritten wird.

Im Prognose-Planfall 2030 werden aufgrund der höheren Verkehrsbelegung die Beurteilungspegel um 0,6 bis 0,7 dB(A) weiter erhöht. Diese Erhöhung liegt jedoch unter der oben genannten Wahrnehmbarkeitsschwelle der Pegeländerung in Höhe von 1 dB(A). Damit sind die vorhabenbedingten Erhöhungen der Beurteilungspegel als unerheblich einzustufen.

EIBS GmbH

09.03.2023

Verfasser:

gez: i.A. Reichmann

Fundstellen

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830) zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.10.2022 (BGBl. I S. 1792) m.W.v. 26.10.2022
- [2] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, veröffentl. BGBl. Teil I, 1990, Nr. 27 vom 20. Juni 1990, S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 04.11.2020, BGBl. I S 2334
- [3] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS-19, VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Oktober 2019
- [4] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020, Sachgebiet 12: Umweltschutz, 12.1: Lärmschutz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, StB 13/7144.2/02-20/3411587, Bonn den 24.11.2020
- [5] „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ (ARS Nr. 26/1997), veröffentl. Im VklBl 12/1997, S. 434, Änderungen gemäß Rundschreiben: StB 13/7144.2/01/1206434 vom 25.06.2010
- [6] Verkehrliche Untersuchung für das Planfeststellungsverfahren „Westumfahrung Bahnhofstraße“, Berechnung weiterer Netzfälle, PTV Transport Consult GmbH, Stand 08.12.2020, | Ergänzung: Werte gemäß RLS-19 nach Hinweisen SenUMVK Abt IV vom April 2022, Stand: 30.09.2022
- [7] Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 5.12.2005 (GVBl. S. 735), berichtigt am 13.01.2006 (GVBl. S. 42), geändert durch Gesetz vom 3.02.2010 (GVBl. S. 38)
- [8] Ausführungsvorschriften zum Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (AV LImSchG Bln) vom 09.12.2015, StadtUm IX C 22
- [9] Flächennutzungsplan Berlin, Stand Neubekanntmachung 2015
- [10] Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2015, 2016, 2017--2019, Bundesministerium für Verkehr, und digitale Infrastruktur, Abteilung Straßenbau
- [11] DIN ISO 9613-2, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2 Allgemeines Berechnungsverfahren (ISO 9613-2 : 1996), Oktober 1999
- [12] Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL, PRA 1, PA 16, Bahnhof Berlin-Köpenick und Parallelmaßnahmen S3 Ost“ Bahn-km 10,360 – 13,580 der Strecken 8153 Berlin – Guben bzw. 6004 Berlin – Erkner in Berlin, Bezirk Treptow-Köpenick, Az. 511ppa/057-2300#004 vom 27.01.2022, Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin

Datengrundlagen

- Digitale Daten der Objektplanung von EIBS GmbH
- Daten aus FIS-Broker Berlin (3D-Gebäude, DGM)
- Daten der DB Netz AG Planung Bereich Bahnhof Berlin-Köpenick

Westumfahrung Bahnhofstraße – Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Unterlage 17.1.1

Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht –

Anlage 1

Variantenbetrachtung einer Lärmschutzwand im Bereich Am Bahndamm 11 und angrenzende Kleingartenparzellen

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ermittlung der Einheitspreise für Herstellungskosten

| lfd.Nr. | Bauteil | Menge | EP Neubau | Baustelleneinrichtung | Verkehrssicherung | Verwaltungskosten | Herstellungskosten netto | Mehrwertsteuer | Herstellungskosten brutto |
|---------|----------------|------------------|-----------|-----------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|----------------|---------------------------|
| | | ME | EUR / ME | EUR | EUR | EUR / ME | EUR | EUR | EUR |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 = 5% · 4 | 6 | 7 = 10% · (4+5+6) | 8 = 4+5+6+7 | 9 = 19% · 8 | 10 = 8 + 9 |
| 1 | Lärmschutzwand | 1 m ² | 330,75 | 16,54 | 0,00 | 34,73 | 382,02 | 72,58 | 454,60* |

* Entspricht dem Mittelwert der "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen" von 2015 bis 2019

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ermittlung der Einheitspreise für kapitalisierte Erhaltungskosten E in Anlehnung an die Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung (ABBV)

| $E = \frac{1 + \frac{z}{100}}{1 + \frac{z}{100} \cdot m \cdot n} \cdot K_e + \frac{p}{z} \cdot K_u$ <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>bei $m = n$ und $z = 4\%$</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ergibt sich $E = \frac{1,04^0}{1,04^m - 1} \cdot K_e + \frac{p}{4} \cdot K_u = \frac{1}{1,04^m - 1} \cdot K_e + \frac{p}{4} \cdot K_u$</p> </div> </div> | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------|-------|-----|-----------------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------------------------|-------|----------------------------------|------------|--------------|
| lfd. Nr. | Bauteil | m = n | p | Herstellungskosten (brutto) | Kosten für Abbruch | Ke = Ku (Herst.-Kosten + Abbruch) | 1,04 ^m | 1 / (1,04 ^m - 1) | p / 4 | 1 / (1,04 ^m - 1) · Ke | p / 4 · Ku | E |
| | | Jahre | % | EUR | EUR | EUR | | | | EUR | EUR | EUR |
| 1 | 1a | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 = 4 + 5 | 7 | 8 | 9 | 10 = 8 · 6 | 11 = 9 · 6 | 12 = 10 + 11 |
| 1 | Lärmschutzwand | 40 | 1,0 | 454,60 | 45,46 | 500,06 | 4,801 | 0,263 | 0,250 | 131,56 | 125,02 | 256,58 |

- E Kapitalisierte Erhaltungskosten
- Ke Erneuerungskosten der baulichen Anlage
- Ku Kosten der baulichen Anlage, die der Ermittlung der kapitalisierten Unterhaltungskosten zugrunde zu legen sind
- z Zinssatz der Kapitalisierung
- m Theoretische Nutzungsdauer der fiktiven baulichen Anlage
- n Restnutzungsdauer: Anzahl der Jahre vom Zeitpunkt der Fälligkeit der Ablösung bis zur nächsten fälligen theoretischen Erneuerung der alten vorhandenen baulichen Anlage
- p Jährliche Unterhaltungskosten der fiktiven baulichen Anlage in Hundertteilen der Kosten Ku

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen - Untersuchungsabschnitt Am Bahndamm 11 Außenwohnbereich und KG-Anlage (2 Berechnungspunkte)

| Nr. | (abzüglich) | | Betroffenheiten | | | | | | Kosten | | | Bewertung | | | | |
|-----|--|---------------------------------|--------------------|--|----------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------|---|--|---|--|---|--|--|
| | Beschreibung | Wandfläche [m ²] | Geschossseiten Tag | | Geschossseiten Nacht | | Außenwohnbereiche und Kleingärten | | Herstellungskosten [EUR] | Erhaltungskosten (kapitalisiert) [EUR] | Kosten des aktiven Schallschutzes (kapitalisiert) [EUR] | Effektivität (Anteil Minderung Lautheitsgewicht) [%] | Effizienz (Minderung Lautheitsgewicht pro Kosten) [10 ⁻⁴] | Verhältnismäßigkeitswert (effektive Effizienz) [-] | Summe verbleibender Schutzfälle [-] | LS-Kosten pro gelöstem Schutzfall (kapitalisiert) [EUR] |
| 1 | 2 | 2a | 3 | 4 = 2 ^{0,1} · (L _r -IGW) | 5 | 6 = 2 ^{0,1} · (L _r -IGW) | 7 | 8 = 2 ^{0,1} · (L _r -IGW) | 14 | 15 | 16 = 14 + 15 | 17 = Δ _{L,GW} : Σ _{L,GW} | 18 = Δ _{L,GW} : 16 | 19 = 17 · 18 | 20 = 3 + 5 + 7 | 21 = 16 : Δ _{9F} |
| 0 | Ohne aktiven Lärmschutz | - | 3 | 3,87 | 3 | 5,11 | 3 | 3,74 | - | - | - | - | - | - | 9 | - |
| 1 | Tagschutz Am Bahndamm 11 SO-Fassade EG und 1. OG, AWB Mietergarten und 2 Punkte in KG "Am Bahndamm" LSW 40x3,5 m | 140 | 1 | 1,32 | 2 | 3,16 | 0 | - | 63.644,00 | 35.921,20 | 99.565,20 | 64,8 | 0,8 | 0,54 | 3 | 16.594,20 |
| 2 | Tagschutz Am Bahndamm 11 SO-Fassade EG, AWB Mietergarten und 2 Punkte in KG "Am Bahndamm" LSW 30x3 m | 90 | 2 | 2,55 | 3 | 4,55 | 0 | - | 40.914,00 | 23.092,20 | 64.006,20 | 44,2 | 0,9 | 0,39 | 5 | 16.001,55 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße – Neu- bzw. Ausbau
einer Straßenverbindung zwischen
An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

Unterlage 17.1.1

**Schalltechnische Untersuchung
- Erläuterungsbericht –**

Anlage 2

**Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
absorbierende Verkleidung Widerlager, Mittelpfeiler EÜ
Hämmerlingstraße**

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen - hochabsorbierende Verkleidung (z.B. Vorsatzschale) Widerlager und Mittelstützen EÜ Hämmerlingstraße

| Nr. | (abzüglich) | | Betroffenheiten | | | | | | Kosten | | | Bewertung | | | | |
|-----|--|-------------------|--------------------------|--|--------------------------|--|-----------------------------------|--|--------------------|----------------------------------|---|--|---|--|---------------------------------|---|
| | Beschreibung | Wandfläche | Geschossseiten Tag | | Geschossseiten Nacht | | Außenwohnbereiche und Kleingärten | | Herstellungskosten | Erhaltungskosten (kapitalisiert) | Kosten des aktiven Schallschutzes (kapitalisiert) | Effektivität (Anteil Minderung Lautheitsgewicht) | Effizienz (Minderung Lautheitsgewicht pro Kosten) | Verhältnismäßigkeitswert (effektive Effizienz) | Summe verbleibender Schutzfälle | LS-Kosten pro gelöstem Schutzfall (kapitalisiert) |
| | | [m ²] | verbleibende Schutzfälle | Lautheitsgewicht | verbleibende Schutzfälle | Lautheitsgewicht | verbleibende Schutzfälle | Lautheitsgewicht | [EUR] | [EUR] | [EUR] | [%] | [10 ⁻⁴] | [-] | [-] | [EUR] |
| | | 2a | 3 | 4 = 2 ^{0,1} · (Lr-I _{GW}) | 5 | 6 = 2 ^{0,1} · (Lr-I _{GW}) | 7 | 8 = 2 ^{0,1} · (Lr-I _{GW}) | 14 | 15 | 16 = 14 + 15 | 17 = Δ _{L_{GW}} : Σ _{L_{GW}} | 18 = Δ _{L_{GW}} : 16 | 19 = 17 · 18 | 20 = 3 + 5 + 7 | 21 = 16 : Δ _{9F} |
| 0 | Ohne Verkleidung | - | 60 | 98,33 | 103 | 182,15 | 7 | 8,67 | - | - | - | - | - | - | 170 | - |
| 1 | Hochabsorbierende Verkleidung der Widerlagerwände und der Mittelstützen an der EÜ Hämmerlingstraße | 396 | 59 | 96,63 | 100 | 177,77 | 7 | 8,42 | 178.200,00 | 100.576,08 | 278.776,08 | 2,2 | 0,2 | 0,00 | 166 | 69.694,02 |

bei Kostenansatz Herstellungskosten mit 450 €/m² brutto und Ermittlung der Erhaltungskosten analog einer Lärmschutzwand

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|----------------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB), EG = Kleingarten |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | PF BW refl. | Beurteilungspegel Prognose-Planfall Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße reflektierend |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts |
| 14-15 | PF BW hochabs. | Beurteilungspegel Prognose-Planfall Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße hochabsorbierend verkleidet |
| 16-17 | Diff. refl./hochabs. | Differenz Prognose-Planfall EÜ Hämmerling reflektierend / EÜ Hämmerling hochabsorbierend |
| 18-19 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|---|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| maximale Minderung -0,9 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| durchschnittliche Minderung -0,2 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schubertstraße 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32;A | 0+763 | SO | EG | WA | 108,12 | 3,63 | 59 | 49 | 50,2 | 44,5 | - | - | 49,8 | 44,1 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| 32;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 108,12 | 6,43 | 59 | 49 | 51,8 | 46,1 | - | - | 51,5 | 45,8 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 32;B | 0+763 | NO | EG | WA | 114,23 | 3,63 | 59 | 49 | 47,3 | 41,7 | - | - | 47,2 | 41,5 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 32;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 114,23 | 6,43 | 59 | 49 | 48,2 | 42,6 | - | - | 48,0 | 42,4 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 32;C | 0+762 | NW | EG | WA | 116,21 | 3,66 | 59 | 49 | 47,0 | 41,3 | - | - | 46,9 | 41,3 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 32;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 116,21 | 6,46 | 59 | 49 | 46,8 | 41,2 | - | - | 46,8 | 41,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 32;D | 0+762 | SW | EG | WA | 111,02 | 3,67 | 59 | 49 | 44,8 | 39,2 | - | - | 44,7 | 39,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 32;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 111,02 | 6,47 | 59 | 49 | 47,8 | 42,2 | - | - | 47,7 | 42,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Schubertstraße 31 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32a | 0+761 | | (2,0 m) | W_A | 109,83 | 3,05 | 59 | 0 | 50,6 | 44,9 | - | - | 50,5 | 44,8 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Schubertstraße 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33;A | 0+763 | SO | EG | WA | 92,06 | 3,52 | 59 | 49 | 54,1 | 48,4 | - | - | 53,8 | 48,1 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 33;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 92,06 | 6,32 | 59 | 49 | 54,9 | 49,3 | - | 0,3 | 54,7 | 49,0 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 33;B | 0+763 | NO | EG | WA | 97,56 | 3,52 | 59 | 49 | 50,9 | 45,2 | - | - | 50,5 | 44,8 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| 33;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 97,56 | 6,32 | 59 | 49 | 51,8 | 46,2 | - | - | 51,5 | 45,8 | -0,3 | -0,4 | - | - |
| 33;C | 0+762 | NW | EG | WA | 99,90 | 3,54 | 59 | 49 | 43,6 | 38,0 | - | - | 43,5 | 37,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 33;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 99,90 | 6,34 | 59 | 49 | 45,8 | 40,2 | - | - | 45,7 | 40,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 33;D | 0+762 | SW | EG | WA | 94,51 | 3,56 | 59 | 49 | 49,8 | 44,1 | - | - | 49,8 | 44,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 33;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 94,51 | 6,36 | 59 | 49 | 51,5 | 45,8 | - | - | 51,5 | 45,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Schubertstraße 33 AWB(T) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33a | 0+762 | | (2,0 m) | W_A | 91,16 | 3,04 | 59 | 0 | 53,4 | 47,7 | - | - | 53,2 | 47,4 | -0,2 | -0,3 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Schubertstraße 33A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34;A | 0+762 | SO | EG | WA | 73,08 | 3,60 | 59 | 49 | 56,0 | 50,4 | - | 1,4 | 55,8 | 50,1 | -0,2 | -0,3 | - | 1,1 |
| 34;A | 0+762 | SO | 1.OG | WA | 73,08 | 6,40 | 59 | 49 | 56,9 | 51,3 | - | 2,3 | 56,7 | 51,0 | -0,2 | -0,3 | - | 2,0 |
| 34;B | 0+762 | NO | EG | WA | 78,87 | 3,58 | 59 | 49 | 52,7 | 47,0 | - | - | 52,4 | 46,7 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 34;B | 0+762 | NO | 1.OG | WA | 78,87 | 6,38 | 59 | 49 | 53,1 | 47,4 | - | - | 52,9 | 47,1 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 34;C | 0+761 | NW | EG | WA | 81,85 | 3,61 | 59 | 49 | 43,5 | 37,9 | - | - | 43,5 | 37,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 34;C | 0+761 | NW | 1.OG | WA | 81,85 | 6,41 | 59 | 49 | 45,9 | 40,3 | - | - | 45,8 | 40,2 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 34;D | 0+761 | SW | EG | WA | 76,22 | 3,62 | 59 | 49 | 53,4 | 47,7 | - | - | 53,1 | 47,5 | -0,3 | -0,2 | - | - |
| 34;D | 0+761 | SW | 1.OG | WA | 76,22 | 6,42 | 59 | 49 | 54,5 | 48,9 | - | - | 54,3 | 48,6 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| Schubertstraße 33A AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34a | 0+763 | | (2,0 m) | W_A | 81,26 | 2,88 | 59 | 0 | 57,0 | 51,3 | - | - | 56,7 | 51,0 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| Hämmerlingstraße 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37;A | 0+767 | S | EG | WA | 115,07 | 3,67 | 59 | 49 | 47,5 | 41,9 | - | - | 47,3 | 41,7 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 37;A | 0+767 | S | 1.OG | WA | 115,07 | 6,47 | 59 | 49 | 51,0 | 45,3 | - | - | 50,8 | 45,1 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 37;B | 0+768 | O | EG | WA | 119,07 | 3,63 | 59 | 49 | 51,6 | 45,9 | - | - | 51,4 | 45,7 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 37;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 119,07 | 6,43 | 59 | 49 | 52,2 | 46,5 | - | - | 52,0 | 46,3 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 37;C | 0+768 | N | EG | WA | 123,88 | 3,65 | 59 | 49 | 45,2 | 39,5 | - | - | 45,1 | 39,4 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 37;C | 0+768 | N | 1.OG | WA | 123,88 | 6,45 | 59 | 49 | 47,5 | 41,8 | - | - | 47,4 | 41,7 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 37;D | 0+767 | W | EG | WA | 120,08 | 3,67 | 59 | 49 | 46,4 | 40,8 | - | - | 45,9 | 40,3 | -0,5 | -0,5 | - | - |
| 37;D | 0+767 | W | 1.OG | WA | 120,08 | 6,47 | 59 | 49 | 48,3 | 42,6 | - | - | 47,9 | 42,2 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| Hämmerlingstraße 59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38;A | 0+772 | SW | EG | WA | 121,32 | 3,39 | 59 | 49 | 51,7 | 46,0 | - | - | 51,1 | 45,4 | -0,6 | -0,6 | - | - |
| 38;A | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 121,32 | 6,19 | 59 | 49 | 52,2 | 46,5 | - | - | 51,7 | 46,0 | -0,5 | -0,5 | - | - |
| Hämmerlingstraße 59A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39;A | 0+774 | NO | EG | WA | 120,12 | 3,22 | 59 | 49 | 45,0 | 39,4 | - | - | 44,9 | 39,3 | -0,1 | -0,1 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 39;A | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 120,12 | 6,02 | 59 | 49 | 45,9 | 40,2 | - | - | 45,8 | 40,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 39;B | 0+772 | SW | EG | WA | 115,97 | 3,28 | 59 | 49 | 51,3 | 45,6 | - | - | 50,7 | 45,0 | -0,6 | -0,6 | - | - |
| 39;B | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 115,97 | 6,08 | 59 | 49 | 52,0 | 46,3 | - | - | 51,4 | 45,7 | -0,6 | -0,6 | - | - |
| Hämmerlingstraße 59B | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40;A | 0+773 | SO | EG | WA | 109,99 | 3,38 | 59 | 49 | 45,3 | 39,7 | - | - | 45,2 | 39,6 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 40;A | 0+773 | SO | 1.OG | WA | 109,99 | 6,18 | 59 | 49 | 46,3 | 40,7 | - | - | 46,3 | 40,6 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 40;B | 0+774 | NO | EG | WA | 114,93 | 3,34 | 59 | 49 | 45,5 | 39,9 | - | - | 45,5 | 39,8 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 40;B | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 114,93 | 6,14 | 59 | 49 | 45,9 | 40,3 | - | - | 45,9 | 40,2 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 40;C | 0+773 | SW | EG | WA | 110,60 | 3,40 | 59 | 49 | 49,9 | 44,3 | - | - | 49,1 | 43,5 | -0,8 | -0,8 | - | - |
| 40;C | 0+773 | SW | 1.OG | WA | 110,60 | 6,20 | 59 | 49 | 50,7 | 45,1 | - | - | 50,0 | 44,3 | -0,7 | -0,8 | - | - |
| Hämmerlingstraße 59T | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 49;A | 0+822 | S | EG | WA | 95,54 | 1,44 | 59 | 49 | 51,7 | 46,1 | - | - | 51,7 | 46,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 49;A | 0+822 | S | 1.OG | WA | 95,54 | 4,24 | 59 | 49 | 52,2 | 46,6 | - | - | 52,2 | 46,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 49;B | 0+824 | O | EG | WA | 101,96 | 1,43 | 59 | 49 | 50,2 | 44,6 | - | - | 50,2 | 44,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 49;B | 0+824 | O | 1.OG | WA | 101,96 | 4,23 | 59 | 49 | 50,8 | 45,1 | - | - | 50,8 | 45,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 49;C | 0+816 | W | EG | WA | 93,30 | 1,47 | 59 | 49 | 49,5 | 43,9 | - | - | 49,5 | 43,8 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 49;C | 0+816 | W | 1.OG | WA | 93,30 | 4,27 | 59 | 49 | 50,4 | 44,7 | - | - | 50,3 | 44,7 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Hämmerlingstraße 60 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 95,11 | 3,95 | 59 | 49 | 55,7 | 50,0 | - | 1,0 | 55,4 | 49,7 | -0,3 | -0,3 | - | 0,7 |
| 50/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 97,61 | 3,95 | 59 | 49 | 54,0 | 48,3 | - | - | 53,7 | 48,0 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 50/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 100,09 | 3,95 | 59 | 49 | 46,3 | 40,7 | - | - | 46,1 | 40,5 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| Hämmerlingstraße 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50;A | 0+768 | O | 1.OG | WA | 97,97 | 6,68 | 59 | 49 | 54,5 | 48,8 | - | - | 54,2 | 48,5 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 50;A | 0+768 | O | 2.OG | WA | 97,97 | 9,48 | 59 | 49 | 55,1 | 49,4 | - | 0,4 | 54,8 | 49,0 | -0,3 | -0,4 | - | - |
| 50;B | 0+767 | N | EG | WA | 104,62 | 3,91 | 59 | 49 | 47,7 | 42,0 | - | - | 47,6 | 41,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 50;B | 0+767 | N | 1.OG | WA | 104,62 | 6,71 | 59 | 49 | 48,7 | 43,0 | - | - | 48,6 | 42,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 50;B | 0+767 | N | 2.OG | WA | 104,62 | 9,51 | 59 | 49 | 48,3 | 42,6 | - | - | 48,0 | 42,4 | -0,3 | -0,2 | - | - |
| 50;C | 0+766 | W | EG | WA | 99,01 | 3,93 | 59 | 49 | 47,8 | 42,1 | - | - | 47,3 | 41,6 | -0,5 | -0,5 | - | - |
| 50;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 99,01 | 6,73 | 59 | 49 | 49,0 | 43,4 | - | - | 48,5 | 42,9 | -0,5 | -0,5 | - | - |
| 50;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 99,01 | 9,53 | 59 | 49 | 50,2 | 44,6 | - | - | 49,8 | 44,1 | -0,4 | -0,5 | - | - |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50a | 0+766 | | (2,0 m) | W_A | 99,72 | 2,88 | 59 | 0 | 51,7 | 46,1 | - | - | 51,3 | 45,6 | -0,4 | -0,5 | - | - |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 97,74 | 7,02 | 59 | 0 | 56,7 | 51,0 | - | - | 56,5 | 50,8 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51;A | 0+774 | O | EG | WA | 102,35 | 3,37 | 59 | 49 | 44,7 | 39,1 | - | - | 44,7 | 39,0 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 51;A | 0+774 | O | 1.OG | WA | 102,35 | 6,17 | 59 | 49 | 44,1 | 38,5 | - | - | 44,1 | 38,4 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 51;A | 0+774 | O | 2.OG | WA | 102,35 | 8,97 | 59 | 49 | 43,8 | 38,2 | - | - | 43,8 | 38,1 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 51;B | 0+773 | NW | EG | WA | 101,23 | 3,41 | 59 | 49 | 41,0 | 35,3 | - | - | 41,0 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 51;B | 0+773 | NW | 1.OG | WA | 101,23 | 6,21 | 59 | 49 | 42,3 | 36,6 | - | - | 42,3 | 36,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 51;B | 0+773 | NW | 2.OG | WA | 101,23 | 9,01 | 59 | 49 | 41,7 | 36,1 | - | - | 41,6 | 36,0 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 51;C | 0+773 | W | EG | WA | 91,68 | 3,43 | 59 | 49 | 52,7 | 47,0 | - | - | 52,0 | 46,2 | -0,7 | -0,8 | - | - |
| 51;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 91,68 | 6,23 | 59 | 49 | 53,2 | 47,5 | - | - | 52,5 | 46,7 | -0,7 | -0,8 | - | - |
| 51;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 91,68 | 9,03 | 59 | 49 | 53,5 | 47,8 | - | - | 52,8 | 47,1 | -0,7 | -0,7 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51a | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 87,99 | 5,57 | 59 | 0 | 55,2 | 49,5 | - | - | 54,5 | 48,8 | -0,7 | -0,7 | - | - |
| 51a | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 87,99 | 8,37 | 59 | 0 | 55,8 | 50,1 | - | - | 55,1 | 49,4 | -0,7 | -0,7 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51b | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 97,00 | 5,44 | 59 | 0 | 55,4 | 49,7 | - | - | 54,8 | 49,1 | -0,6 | -0,6 | - | - |
| 51b | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 97,00 | 8,24 | 59 | 0 | 55,8 | 50,1 | - | - | 55,3 | 49,6 | -0,5 | -0,5 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|--------------------------------|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 61_DG | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52;A | 0+776 | O | 3.OG | WA | 94,21 | 12,05 | 59 | 49 | 46,6 | 41,0 | - | - | 46,6 | 40,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 52;B | 0+774 | N | 3.OG | WA | 99,06 | 12,09 | 59 | 49 | 41,2 | 35,6 | - | - | 41,1 | 35,4 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 52;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 91,46 | 12,12 | 59 | 49 | 52,3 | 46,7 | - | - | 51,4 | 45,8 | -0,9 | -0,9 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52a | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 87,61 | 12,82 | 59 | 0 | 54,1 | 48,4 | - | - | 53,5 | 47,7 | -0,6 | -0,7 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52b | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 93,57 | 12,76 | 59 | 0 | 55,4 | 49,7 | - | - | 54,7 | 49,0 | -0,7 | -0,7 | - | - |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52c | 0+774 | | (12,0 m) | W_A | 101,98 | 12,73 | 59 | 0 | 45,1 | 39,5 | - | - | 45,0 | 39,3 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| Hämmerlingstraße 62 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 83,17 | 3,90 | 59 | 49 | 57,6 | 51,9 | - | 2,9 | 57,3 | 51,5 | -0,3 | -0,4 | - | 2,5 |
| 56/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 85,74 | 3,90 | 59 | 49 | 55,2 | 49,5 | - | 0,5 | 54,8 | 49,1 | -0,4 | -0,4 | - | 0,1 |
| 56/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 88,42 | 3,90 | 59 | 49 | 50,0 | 44,3 | - | - | 49,9 | 44,2 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 62 Anbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/2;A | 0+766 | S | EG | WA | 76,53 | 3,48 | 59 | 49 | 56,7 | 51,0 | - | 2,0 | 56,3 | 50,6 | -0,4 | -0,4 | - | 1,6 |
| 56/2;A | 0+766 | S | 1.OG | WA | 76,53 | 6,28 | 59 | 49 | 57,6 | 51,9 | - | 2,9 | 57,2 | 51,5 | -0,4 | -0,4 | - | 2,5 |
| 56/2;B | 0+767 | O | EG | WA | 77,78 | 3,46 | 59 | 49 | 58,0 | 52,3 | - | 3,3 | 57,8 | 52,1 | -0,2 | -0,2 | - | 3,1 |
| 56/2;B | 0+767 | O | 1.OG | WA | 77,78 | 6,26 | 59 | 49 | 58,8 | 53,0 | - | 4,0 | 58,6 | 52,8 | -0,2 | -0,2 | - | 3,8 |
| 56/2;C | 0+766 | W | EG | WA | 78,59 | 3,48 | 59 | 49 | 50,9 | 45,3 | - | - | 50,1 | 44,5 | -0,8 | -0,8 | - | - |
| 56/2;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 78,59 | 6,28 | 59 | 49 | 52,7 | 47,0 | - | - | 52,1 | 46,5 | -0,6 | -0,5 | - | - |
| Hämmerlingstraße 62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56;A | 0+767 | S | 2.OG | WA | 79,73 | 9,39 | 59 | 49 | 58,0 | 52,3 | - | 3,3 | 57,6 | 51,8 | -0,4 | -0,5 | - | 2,8 |
| 56;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 85,44 | 6,56 | 59 | 49 | 55,5 | 49,8 | - | 0,8 | 55,2 | 49,5 | -0,3 | -0,3 | - | 0,5 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-----------------------------|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 56;B | 0+768 | O | 2.OG | WA | 85,44 | 9,36 | 59 | 49 | 56,3 | 50,6 | - | 1,6 | 56,0 | 50,3 | -0,3 | -0,3 | - | 1,3 |
| 56;C | 0+766 | W | EG | WA | 86,70 | 3,80 | 59 | 49 | 48,8 | 43,2 | - | - | 48,3 | 42,7 | -0,5 | -0,5 | - | - |
| 56;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 86,70 | 6,60 | 59 | 49 | 50,4 | 44,8 | - | - | 50,0 | 44,4 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| 56;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 86,70 | 9,40 | 59 | 49 | 51,6 | 46,0 | - | - | 51,2 | 45,6 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56a | 0+765 | | (2,0 m) | W_A | 87,18 | 2,88 | 59 | 0 | 55,1 | 49,5 | - | - | 54,8 | 49,1 | -0,3 | -0,4 | - | - |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 85,76 | 6,91 | 59 | 0 | 57,9 | 52,2 | - | - | 57,6 | 51,9 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| Hämmerlingstraße 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57;A | 0+776 | O | 4.OG | WA | 78,28 | 13,75 | 59 | 49 | 51,8 | 46,1 | - | - | 51,8 | 46,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 57;B | 0+773 | W | EG | WA | 78,21 | 2,62 | 59 | 49 | 54,5 | 48,8 | - | - | 53,8 | 48,1 | -0,7 | -0,7 | - | - |
| 57;B | 0+773 | W | 1.OG | WA | 78,21 | 5,42 | 59 | 49 | 55,2 | 49,5 | - | 0,5 | 54,7 | 48,9 | -0,5 | -0,6 | - | - |
| 57;B | 0+773 | W | 2.OG | WA | 78,21 | 8,22 | 59 | 49 | 55,9 | 50,2 | - | 1,2 | 55,3 | 49,6 | -0,6 | -0,6 | - | 0,6 |
| 57;B | 0+773 | W | 3.OG | WA | 78,21 | 11,02 | 59 | 49 | 56,3 | 50,6 | - | 1,6 | 55,7 | 50,0 | -0,6 | -0,6 | - | 1,0 |
| 57;B | 0+773 | W | 4.OG | WA | 78,21 | 13,82 | 59 | 49 | 56,9 | 51,1 | - | 2,1 | 56,4 | 50,6 | -0,5 | -0,5 | - | 1,6 |
| 57;C | 0+773 | W | EG | WA | 70,19 | 2,62 | 59 | 49 | 55,3 | 49,6 | - | 0,6 | 54,7 | 49,0 | -0,6 | -0,6 | - | - |
| 57;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 70,19 | 5,42 | 59 | 49 | 56,2 | 50,5 | - | 1,5 | 55,7 | 49,9 | -0,5 | -0,6 | - | 0,9 |
| 57;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 70,19 | 8,22 | 59 | 49 | 57,0 | 51,3 | - | 2,3 | 56,5 | 50,7 | -0,5 | -0,6 | - | 1,7 |
| 57;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 70,19 | 11,02 | 59 | 49 | 57,5 | 51,7 | - | 2,7 | 57,0 | 51,2 | -0,5 | -0,5 | - | 2,2 |
| 57;C | 0+773 | W | 4.OG | WA | 70,19 | 13,82 | 59 | 49 | 58,0 | 52,3 | - | 3,3 | 57,6 | 51,8 | -0,4 | -0,5 | - | 2,8 |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57a | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 67,66 | 4,55 | 59 | 0 | 60,1 | 54,3 | 1,1 | - | 59,7 | 54,0 | -0,4 | -0,3 | 0,7 | - |
| 57a | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 67,66 | 7,35 | 59 | 0 | 61,0 | 55,2 | 2,0 | - | 60,7 | 54,9 | -0,3 | -0,3 | 1,7 | - |
| 57a | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 67,66 | 10,15 | 59 | 0 | 61,6 | 55,9 | 2,6 | - | 61,3 | 55,5 | -0,3 | -0,4 | 2,3 | - |
| 57a | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 67,66 | 12,95 | 59 | 0 | 62,2 | 56,4 | 3,2 | - | 61,9 | 56,1 | -0,3 | -0,3 | 2,9 | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-----------------------------|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57b | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 80,87 | 4,81 | 59 | 0 | 53,2 | 47,5 | - | - | 52,4 | 46,7 | -0,8 | -0,8 | - | - |
| 57b | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 80,87 | 7,61 | 59 | 0 | 53,9 | 48,2 | - | - | 53,1 | 47,4 | -0,8 | -0,8 | - | - |
| 57b | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 80,87 | 10,41 | 59 | 0 | 54,2 | 48,4 | - | - | 53,4 | 47,6 | -0,8 | -0,8 | - | - |
| 57b | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 80,87 | 13,21 | 59 | 0 | 54,7 | 49,0 | - | - | 54,0 | 48,2 | -0,7 | -0,8 | - | - |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57c | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 74,53 | 13,28 | 59 | 0 | 53,6 | 48,0 | - | - | 53,6 | 47,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57d | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 78,20 | 13,33 | 59 | 0 | 54,3 | 48,6 | - | - | 54,2 | 48,6 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57e | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 83,84 | 13,61 | 59 | 0 | 54,2 | 48,6 | - | - | 54,1 | 48,5 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59;A | 0+776 | O | EG | WA | 64,79 | 3,28 | 59 | 49 | 49,6 | 43,9 | - | - | 49,5 | 43,9 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 59;A | 0+776 | O | 1.OG | WA | 64,79 | 6,08 | 59 | 49 | 49,7 | 44,1 | - | - | 49,7 | 44,0 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 59;A | 0+776 | O | 2.OG | WA | 64,79 | 8,88 | 59 | 49 | 50,3 | 44,6 | - | - | 50,3 | 44,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 59;B | 0+774 | W | EG | WA | 61,04 | 3,34 | 59 | 49 | 57,6 | 51,8 | - | 2,8 | 57,1 | 51,4 | -0,5 | -0,4 | - | 2,4 |
| 59;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 61,04 | 6,14 | 59 | 49 | 58,6 | 52,8 | - | 3,8 | 58,2 | 52,4 | -0,4 | -0,4 | - | 3,4 |
| 59;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 61,04 | 8,94 | 59 | 49 | 59,2 | 53,4 | 0,2 | 4,4 | 58,8 | 53,1 | -0,4 | -0,3 | - | 4,1 |
| Hämmerlingstraße 65 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59a | 0+776 | | (2,0 m) | W_A | 61,79 | 2,75 | 59 | 0 | 50,7 | 45,0 | - | - | 50,7 | 45,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 59a | 0+776 | | (4,8 m) | W_A | 61,79 | 5,55 | 59 | 0 | 51,1 | 45,4 | - | - | 51,1 | 45,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 59a | 0+776 | | (7,6 m) | W_A | 61,79 | 8,35 | 59 | 0 | 51,8 | 46,1 | - | - | 51,7 | 46,1 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Hämmerlingstraße 67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60;A | 0+777 | O | EG | WA | 57,36 | 3,11 | 59 | 49 | 48,4 | 42,8 | - | - | 48,4 | 42,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 60;A | 0+777 | O | 1.OG | WA | 57,36 | 5,91 | 59 | 49 | 48,8 | 43,1 | - | - | 48,8 | 43,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 60;A | 0+777 | O | 2.OG | WA | 57,36 | 8,71 | 59 | 49 | 49,5 | 43,8 | - | - | 49,5 | 43,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 60;B | 0+774 | W | EG | WA | 54,65 | 3,19 | 59 | 49 | 58,6 | 52,8 | - | 3,8 | 58,3 | 52,4 | -0,3 | -0,4 | - | 3,4 |
| 60;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 54,65 | 5,99 | 59 | 49 | 59,6 | 53,8 | 0,6 | 4,8 | 59,3 | 53,4 | -0,3 | -0,4 | 0,3 | 4,4 |
| 60;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 54,65 | 8,79 | 59 | 49 | 60,2 | 54,4 | 1,2 | 5,4 | 59,8 | 54,0 | -0,4 | -0,4 | 0,8 | 5,0 |
| Hämmerlingstraße 67 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60a | 0+777 | | (2,0 m) | W_A | 59,00 | 2,58 | 59 | 0 | 50,9 | 45,3 | - | - | 50,9 | 45,2 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 60a | 0+777 | | (4,8 m) | W_A | 59,00 | 5,38 | 59 | 0 | 51,2 | 45,5 | - | - | 51,2 | 45,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 60a | 0+777 | | (7,6 m) | W_A | 59,00 | 8,18 | 59 | 0 | 51,8 | 46,1 | - | - | 51,8 | 46,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Hämmerlingstraße 69 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61;A | 0+778 | O | EG | WA | 51,21 | 3,08 | 59 | 49 | 48,9 | 43,3 | - | - | 48,9 | 43,2 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 61;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 51,21 | 5,88 | 59 | 49 | 49,4 | 43,7 | - | - | 49,4 | 43,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 61;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 51,21 | 8,68 | 59 | 49 | 50,1 | 44,5 | - | - | 50,1 | 44,4 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 61;B | 0+774 | W | EG | WA | 48,00 | 3,17 | 59 | 49 | 60,3 | 54,5 | 1,3 | 5,5 | 60,0 | 54,1 | -0,3 | -0,4 | 1,0 | 5,1 |
| 61;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 48,00 | 5,97 | 59 | 49 | 61,1 | 55,2 | 2,1 | 6,2 | 60,8 | 54,9 | -0,3 | -0,3 | 1,8 | 5,9 |
| 61;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 48,00 | 8,77 | 59 | 49 | 61,5 | 55,7 | 2,5 | 6,7 | 61,2 | 55,4 | -0,3 | -0,3 | 2,2 | 6,4 |
| Hämmerlingstraße 69 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 49,16 | 2,48 | 59 | 0 | 52,3 | 46,6 | - | - | 52,3 | 46,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 61a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 49,16 | 5,28 | 59 | 0 | 52,7 | 47,1 | - | - | 52,7 | 47,0 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 61a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 49,16 | 8,08 | 59 | 0 | 53,4 | 47,7 | - | - | 53,4 | 47,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Hämmerlingstraße 71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62;A | 0+778 | O | EG | WA | 44,96 | 2,89 | 59 | 49 | 51,3 | 45,6 | - | - | 51,1 | 45,4 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 62;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 44,96 | 5,69 | 59 | 49 | 51,9 | 46,2 | - | - | 51,7 | 46,0 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 62;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 44,96 | 8,49 | 59 | 49 | 52,6 | 46,9 | - | - | 52,3 | 46,6 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 62;B | 0+776 | W | EG | WA | 41,18 | 2,97 | 59 | 49 | 62,9 | 56,9 | 3,9 | 7,9 | 62,7 | 56,7 | -0,2 | -0,2 | 3,7 | 7,7 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 62;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 41,18 | 5,77 | 59 | 49 | 63,4 | 57,5 | 4,4 | 8,5 | 63,2 | 57,3 | -0,2 | -0,2 | 4,2 | 8,3 |
| 62;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 41,18 | 8,57 | 59 | 49 | 63,7 | 57,8 | 4,7 | 8,8 | 63,5 | 57,6 | -0,2 | -0,2 | 4,5 | 8,6 |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 46,45 | 2,54 | 59 | 0 | 53,5 | 47,8 | - | - | 53,3 | 47,7 | -0,2 | -0,1 | - | - |
| 62a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 46,45 | 5,34 | 59 | 0 | 54,0 | 48,3 | - | - | 53,9 | 48,2 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 62a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 46,45 | 8,14 | 59 | 0 | 54,7 | 49,0 | - | - | 54,5 | 48,9 | -0,2 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62b | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 48,03 | 2,62 | 59 | 0 | 55,4 | 49,7 | - | - | 55,3 | 49,6 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63;A | 0+780 | O | EG | WA | 38,65 | 2,81 | 59 | 49 | 52,0 | 46,3 | - | - | 51,8 | 46,1 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 63;A | 0+780 | O | 1.OG | WA | 38,65 | 5,61 | 59 | 49 | 52,6 | 46,9 | - | - | 52,4 | 46,6 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 63;A | 0+780 | O | 2.OG | WA | 38,65 | 8,41 | 59 | 49 | 53,4 | 47,7 | - | - | 53,2 | 47,4 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 63;B | 0+776 | W | EG | WA | 34,37 | 2,91 | 59 | 49 | 63,7 | 57,7 | 4,7 | 8,7 | 63,5 | 57,5 | -0,2 | -0,2 | 4,5 | 8,5 |
| 63;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 34,37 | 5,71 | 59 | 49 | 64,4 | 58,5 | 5,4 | 9,5 | 64,2 | 58,3 | -0,2 | -0,2 | 5,2 | 9,3 |
| 63;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 34,37 | 8,51 | 59 | 49 | 64,6 | 58,7 | 5,6 | 9,7 | 64,4 | 58,5 | -0,2 | -0,2 | 5,4 | 9,5 |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63a | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 36,77 | 2,47 | 59 | 0 | 54,2 | 48,5 | - | - | 54,1 | 48,3 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 63a | 0+780 | | (4,8 m) | W_A | 36,77 | 5,27 | 59 | 0 | 55,0 | 49,2 | - | - | 54,9 | 49,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 63a | 0+780 | | (7,6 m) | W_A | 36,77 | 8,07 | 59 | 0 | 56,0 | 50,2 | - | - | 55,9 | 50,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 42,13 | 2,63 | 59 | 0 | 57,0 | 51,4 | - | - | 56,8 | 51,2 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| Hämmerlingstraße 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64;A | 0+780 | S | EG | WA | 23,64 | 3,06 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | 64,9 | 59,2 | -0,1 | -0,2 | 5,9 | 10,2 |
| 64;A | 0+780 | S | 1.OG | WA | 23,64 | 5,86 | 59 | 49 | 66,1 | 60,4 | 7,1 | 11,4 | 65,9 | 60,3 | -0,2 | -0,1 | 6,9 | 11,3 |
| 64;A | 0+780 | S | 2.OG | WA | 23,64 | 8,66 | 59 | 49 | 66,2 | 60,6 | 7,2 | 11,6 | 66,1 | 60,5 | -0,1 | -0,1 | 7,1 | 11,5 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 64;A | 0+780 | S | 3.OG | WA | 23,64 | 11,46 | 59 | 49 | 66,2 | 60,6 | 7,2 | 11,6 | 66,1 | 60,4 | -0,1 | -0,2 | 7,1 | 11,4 |
| 64;B | 0+782 | O | EG | WA | 31,94 | 3,02 | 59 | 49 | 52,6 | 46,9 | - | - | 52,5 | 46,7 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 64;B | 0+782 | O | 1.OG | WA | 31,94 | 5,82 | 59 | 49 | 53,6 | 47,8 | - | - | 53,5 | 47,7 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 64;B | 0+782 | O | 2.OG | WA | 31,94 | 8,62 | 59 | 49 | 54,5 | 48,7 | - | - | 54,4 | 48,6 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 64;B | 0+782 | O | 3.OG | WA | 31,94 | 11,42 | 59 | 49 | 55,1 | 49,4 | - | 0,4 | 55,1 | 49,3 | 0,0 | -0,1 | - | 0,3 |
| 64;C | 0+778 | W | EG | WA | 26,28 | 3,14 | 59 | 49 | 65,0 | 59,2 | 6,0 | 10,2 | 64,9 | 59,0 | -0,1 | -0,2 | 5,9 | 10,0 |
| 64;C | 0+778 | W | 1.OG | WA | 26,28 | 5,94 | 59 | 49 | 65,7 | 59,9 | 6,7 | 10,9 | 65,6 | 59,8 | -0,1 | -0,1 | 6,6 | 10,8 |
| 64;C | 0+778 | W | 2.OG | WA | 26,28 | 8,74 | 59 | 49 | 65,6 | 59,8 | 6,6 | 10,8 | 65,5 | 59,7 | -0,1 | -0,1 | 6,5 | 10,7 |
| 64;C | 0+778 | W | 3.OG | WA | 26,28 | 11,54 | 59 | 49 | 65,4 | 59,7 | 6,4 | 10,7 | 65,3 | 59,5 | -0,1 | -0,2 | 6,3 | 10,5 |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64a | 0+781 | | (2,0 m) | W_A | 34,37 | 2,51 | 59 | 0 | 54,9 | 49,2 | - | - | 54,8 | 49,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 64a | 0+781 | | (4,8 m) | W_A | 34,37 | 5,31 | 59 | 0 | 55,8 | 50,1 | - | - | 55,7 | 50,0 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 64a | 0+781 | | (7,6 m) | W_A | 34,37 | 8,11 | 59 | 0 | 56,9 | 51,2 | - | - | 56,8 | 51,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 31,97 | 2,36 | 59 | 0 | 56,7 | 51,1 | - | - | 56,7 | 51,0 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Schmale Straße 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65;A | 0+784 | S | EG | WA | 60,96 | 3,93 | 59 | 49 | 54,5 | 48,9 | - | - | 54,4 | 48,8 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 65;A | 0+784 | S | 1.OG | WA | 60,96 | 6,73 | 59 | 49 | 55,2 | 49,6 | - | 0,6 | 55,2 | 49,5 | 0,0 | -0,1 | - | 0,5 |
| 65;A | 0+784 | S | 2.OG | WA | 60,96 | 9,53 | 59 | 49 | 55,9 | 50,3 | - | 1,3 | 55,9 | 50,3 | 0,0 | 0,0 | - | 1,3 |
| 65;B | 0+782 | N | EG | WA | 68,73 | 3,98 | 59 | 49 | 45,3 | 39,5 | - | - | 45,3 | 39,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 65;B | 0+782 | N | 1.OG | WA | 68,73 | 6,78 | 59 | 49 | 45,7 | 39,9 | - | - | 45,7 | 39,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 65;B | 0+782 | N | 2.OG | WA | 68,73 | 9,58 | 59 | 49 | 46,3 | 40,5 | - | - | 46,3 | 40,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 65;C | 0+783 | W | EG | WA | 62,27 | 3,97 | 59 | 49 | 54,2 | 48,5 | - | - | 53,9 | 48,3 | -0,3 | -0,2 | - | - |
| 65;C | 0+783 | W | 1.OG | WA | 62,27 | 6,77 | 59 | 49 | 54,9 | 49,3 | - | 0,3 | 54,7 | 49,0 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 65;C | 0+783 | W | 2.OG | WA | 62,27 | 9,57 | 59 | 49 | 55,7 | 50,1 | - | 1,1 | 55,5 | 49,9 | -0,2 | -0,2 | - | 0,9 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|--------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Schmale Straße 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 71,00 | 2,51 | 59 | 0 | 46,5 | 40,7 | - | - | 46,5 | 40,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 65a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 71,00 | 5,31 | 59 | 0 | 47,3 | 41,5 | - | - | 47,3 | 41,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 65a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 71,00 | 8,11 | 59 | 0 | 47,8 | 42,0 | - | - | 47,8 | 42,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66;A | 0+806 | S | EG | WA | 53,54 | 3,50 | 59 | 49 | 53,6 | 47,9 | - | - | 53,4 | 47,7 | -0,2 | -0,2 | - | - |
| 66;A | 0+806 | S | 1.OG | WA | 53,54 | 6,30 | 59 | 49 | 54,2 | 48,6 | - | - | 54,1 | 48,4 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 66;A | 0+806 | S | 2.OG | WA | 53,54 | 9,10 | 59 | 49 | 54,8 | 49,2 | - | 0,2 | 54,7 | 49,0 | -0,1 | -0,2 | - | - |
| 66;B | 0+798 | N | EG | WA | 60,72 | 3,57 | 59 | 49 | 50,3 | 44,7 | - | - | 50,3 | 44,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 66;B | 0+798 | N | 1.OG | WA | 60,72 | 6,37 | 59 | 49 | 50,8 | 45,2 | - | - | 50,8 | 45,1 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 66;B | 0+798 | N | 2.OG | WA | 60,72 | 9,17 | 59 | 49 | 51,5 | 45,8 | - | - | 51,4 | 45,8 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 66;C | 0+800 | W | EG | WA | 54,49 | 3,55 | 59 | 49 | 55,0 | 49,4 | - | 0,4 | 54,6 | 48,9 | -0,4 | -0,5 | - | - |
| 66;C | 0+800 | W | 1.OG | WA | 54,49 | 6,35 | 59 | 49 | 55,2 | 49,6 | - | 0,6 | 54,8 | 49,1 | -0,4 | -0,5 | - | 0,1 |
| 66;C | 0+800 | W | 2.OG | WA | 54,49 | 9,15 | 59 | 49 | 55,9 | 50,3 | - | 1,3 | 55,5 | 49,8 | -0,4 | -0,5 | - | 0,8 |
| Schmale Straße 2 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66a | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 54,69 | 1,97 | 59 | 0 | 55,7 | 50,1 | - | - | 55,6 | 50,0 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 66a | 0+808 | | (4,8 m) | W_A | 54,69 | 4,77 | 59 | 0 | 56,6 | 51,0 | - | - | 56,5 | 50,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 66a | 0+808 | | (7,6 m) | W_A | 54,69 | 7,57 | 59 | 0 | 57,1 | 51,5 | - | - | 57,0 | 51,4 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Schmale Straße 2 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66b | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 51,35 | 2,00 | 59 | 0 | 57,7 | 52,1 | - | - | 57,3 | 51,7 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| Schmale Straße 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67;A | 0+786 | S | EG | WA | 66,25 | 3,89 | 59 | 49 | 54,2 | 48,6 | - | - | 54,1 | 48,5 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 67;A | 0+786 | S | 1.OG | WA | 66,25 | 6,69 | 59 | 49 | 54,8 | 49,2 | - | 0,2 | 54,7 | 49,1 | -0,1 | -0,1 | - | 0,1 |
| 67;A | 0+786 | S | 2.OG | WA | 66,25 | 9,49 | 59 | 49 | 55,4 | 49,8 | - | 0,8 | 55,3 | 49,6 | -0,1 | -0,2 | - | 0,6 |
| 67;B | 0+784 | N | EG | WA | 73,70 | 3,93 | 59 | 49 | 45,0 | 39,2 | - | - | 45,0 | 39,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------|-----------------|-------|----------------------|-------|-----------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 67;B | 0+784 | N | 1.OG | WA | 73,70 | 6,73 | 59 | 49 | 45,7 | 39,9 | - | - | 45,7 | 39,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 67;B | 0+784 | N | 2.OG | WA | 73,70 | 9,53 | 59 | 49 | 46,1 | 40,3 | - | - | 46,1 | 40,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 72,74 | 2,50 | 59 | 0 | 46,4 | 40,6 | - | - | 46,4 | 40,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 67a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 72,74 | 5,30 | 59 | 0 | 47,2 | 41,4 | - | - | 47,2 | 41,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 67a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 72,74 | 8,10 | 59 | 0 | 47,7 | 41,9 | - | - | 47,7 | 41,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68;A | 0+812 | S | EG | WA | 59,77 | 3,45 | 59 | 49 | 53,5 | 47,9 | - | - | 53,4 | 47,8 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 68;A | 0+812 | S | 1.OG | WA | 59,77 | 6,25 | 59 | 49 | 54,3 | 48,7 | - | - | 54,2 | 48,6 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 68;A | 0+812 | S | 2.OG | WA | 59,77 | 9,05 | 59 | 49 | 54,8 | 49,2 | - | 0,2 | 54,7 | 49,1 | -0,1 | -0,1 | - | 0,1 |
| 68;B | 0+811 | O | EG | WA | 66,94 | 3,46 | 59 | 49 | 50,9 | 45,3 | - | - | 50,9 | 45,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 68;B | 0+811 | O | 1.OG | WA | 66,94 | 6,26 | 59 | 49 | 51,3 | 45,7 | - | - | 51,3 | 45,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 68;B | 0+811 | O | 2.OG | WA | 66,94 | 9,06 | 59 | 49 | 51,3 | 45,6 | - | - | 51,3 | 45,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 68;C | 0+804 | N | EG | WA | 66,93 | 3,49 | 59 | 49 | 50,2 | 44,6 | - | - | 50,1 | 44,5 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 68;C | 0+804 | N | 1.OG | WA | 66,93 | 6,29 | 59 | 49 | 50,1 | 44,4 | - | - | 50,0 | 44,4 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 68;C | 0+804 | N | 2.OG | WA | 66,93 | 9,09 | 59 | 49 | 50,6 | 45,0 | - | - | 50,6 | 44,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Schmale Straße 4 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68a | 0+810 | | (2,0 m) | W_A | 56,82 | 1,99 | 59 | 0 | 55,6 | 50,0 | - | - | 55,5 | 49,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 68a | 0+810 | | (4,8 m) | W_A | 56,82 | 4,79 | 59 | 0 | 56,6 | 51,0 | - | - | 56,5 | 50,9 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| 68a | 0+810 | | (7,6 m) | W_A | 56,82 | 7,59 | 59 | 0 | 57,1 | 51,5 | - | - | 57,0 | 51,4 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Schmale Straße 4 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68b | 0+820 | | (2,0 m) | W_A | 53,69 | 1,58 | 59 | 0 | 54,0 | 48,3 | - | - | 53,9 | 48,3 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69;A | 0+791 | S | EG | WA | 71,51 | 3,78 | 59 | 49 | 53,9 | 48,3 | - | - | 53,6 | 48,0 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 69;A | 0+791 | S | 1.OG | WA | 71,51 | 6,58 | 59 | 49 | 54,5 | 48,9 | - | - | 54,2 | 48,6 | -0,3 | -0,3 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 69;A | 0+791 | S | 2.OG | WA | 71,51 | 9,38 | 59 | 49 | 54,9 | 49,3 | - | 0,3 | 54,7 | 49,0 | -0,2 | -0,3 | - | - |
| 69;B | 0+785 | N | EG | WA | 78,66 | 3,90 | 59 | 49 | 45,0 | 39,2 | - | - | 45,0 | 39,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 69;B | 0+785 | N | 1.OG | WA | 78,66 | 6,70 | 59 | 49 | 45,6 | 39,8 | - | - | 45,6 | 39,7 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 69;B | 0+785 | N | 2.OG | WA | 78,66 | 9,50 | 59 | 49 | 45,9 | 40,1 | - | - | 45,9 | 40,0 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Schmale Straße 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 80,55 | 2,46 | 59 | 0 | 46,5 | 40,7 | - | - | 46,5 | 40,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 69a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 80,55 | 5,26 | 59 | 0 | 47,1 | 41,3 | - | - | 47,1 | 41,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 69a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 80,55 | 8,06 | 59 | 0 | 47,7 | 41,9 | - | - | 47,7 | 41,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70;A | 0+795 | S | EG | WA | 76,71 | 3,55 | 59 | 49 | 54,1 | 48,4 | - | - | 53,8 | 48,1 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 70;A | 0+795 | S | 1.OG | WA | 76,71 | 6,35 | 59 | 49 | 54,6 | 49,0 | - | - | 54,3 | 48,7 | -0,3 | -0,3 | - | - |
| 70;A | 0+795 | S | 2.OG | WA | 76,71 | 9,15 | 59 | 49 | 55,0 | 49,4 | - | 0,4 | 54,7 | 49,1 | -0,3 | -0,3 | - | 0,1 |
| 70;B | 0+793 | O | EG | WA | 82,82 | 3,58 | 59 | 49 | 49,9 | 44,3 | - | - | 49,9 | 44,2 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 70;B | 0+793 | O | 1.OG | WA | 82,82 | 6,38 | 59 | 49 | 50,4 | 44,7 | - | - | 50,4 | 44,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 70;B | 0+793 | O | 2.OG | WA | 82,82 | 9,18 | 59 | 49 | 50,4 | 44,7 | - | - | 50,4 | 44,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 70;C | 0+787 | N | EG | WA | 83,73 | 3,71 | 59 | 49 | 44,7 | 38,9 | - | - | 44,7 | 38,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 70;C | 0+787 | N | 1.OG | WA | 83,73 | 6,51 | 59 | 49 | 45,3 | 39,5 | - | - | 45,3 | 39,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 70;C | 0+787 | N | 2.OG | WA | 83,73 | 9,31 | 59 | 49 | 45,9 | 40,0 | - | - | 45,8 | 40,0 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Schmale Straße 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 82,31 | 2,41 | 59 | 0 | 46,6 | 40,8 | - | - | 46,5 | 40,8 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 70a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 82,31 | 5,21 | 59 | 0 | 47,2 | 41,4 | - | - | 47,2 | 41,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 70a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 82,31 | 8,01 | 59 | 0 | 47,7 | 41,9 | - | - | 47,7 | 41,9 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71;A | 0+795 | NO | EG | WA | 27,36 | 3,58 | 59 | 49 | 45,3 | 39,6 | - | - | 45,2 | 39,6 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 71;A | 0+795 | NO | 1.OG | WA | 27,36 | 6,38 | 59 | 49 | 45,0 | 39,3 | - | - | 45,0 | 39,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 71;A | 0+795 | NO | 2.OG | WA | 27,36 | 9,18 | 59 | 49 | 46,2 | 40,5 | - | - | 46,2 | 40,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 71;B | 0+791 | NW | EG | WA | 22,02 | 3,65 | 59 | 49 | 64,0 | 58,3 | 5,0 | 9,3 | 63,7 | 58,1 | -0,3 | -0,2 | 4,7 | 9,1 |
| 71;B | 0+791 | NW | 1.OG | WA | 22,02 | 6,45 | 59 | 49 | 64,6 | 59,0 | 5,6 | 10,0 | 64,4 | 58,7 | -0,2 | -0,3 | 5,4 | 9,7 |
| 71;B | 0+791 | NW | 2.OG | WA | 22,02 | 9,25 | 59 | 49 | 64,8 | 59,1 | 5,8 | 10,1 | 64,5 | 58,9 | -0,3 | -0,2 | 5,5 | 9,9 |
| 71;C | 0+795 | SW | EG | WA | 16,73 | 3,58 | 59 | 49 | 67,8 | 62,2 | 8,8 | 13,2 | 67,7 | 62,1 | -0,1 | -0,1 | 8,7 | 13,1 |
| 71;C | 0+795 | SW | 1.OG | WA | 16,73 | 6,38 | 59 | 49 | 68,2 | 62,6 | 9,2 | 13,6 | 68,1 | 62,5 | -0,1 | -0,1 | 9,1 | 13,5 |
| 71;C | 0+795 | SW | 2.OG | WA | 16,73 | 9,18 | 59 | 49 | 68,1 | 62,5 | 9,1 | 13,5 | 68,0 | 62,4 | -0,1 | -0,1 | 9,0 | 13,4 |
| Am Bahndamm 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71a | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 28,28 | 2,14 | 59 | 0 | 48,4 | 42,7 | - | - | 48,4 | 42,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 71a | 0+797 | | (4,8 m) | W_A | 28,28 | 4,94 | 59 | 0 | 48,7 | 43,0 | - | - | 48,7 | 43,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 71a | 0+797 | | (7,6 m) | W_A | 28,28 | 7,74 | 59 | 0 | 49,1 | 43,4 | - | - | 49,1 | 43,3 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Am Bahndamm 1 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71b | 0+793 | | (2,0 m) | W_A | 35,37 | 2,19 | 59 | 0 | 58,1 | 52,5 | - | - | 57,7 | 52,1 | -0,4 | -0,4 | - | - |
| Am Bahndamm 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72;A | 0+802 | NO | EG | WA | 27,42 | 3,35 | 59 | 49 | 47,2 | 41,6 | - | - | 47,2 | 41,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 72;A | 0+802 | NO | 1.OG | WA | 27,42 | 6,15 | 59 | 49 | 46,5 | 40,9 | - | - | 46,5 | 40,8 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 72;A | 0+802 | NO | 2.OG | WA | 27,42 | 8,95 | 59 | 49 | 47,5 | 41,8 | - | - | 47,5 | 41,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 72;B | 0+802 | SW | EG | WA | 16,76 | 3,35 | 59 | 49 | 67,6 | 62,0 | 8,6 | 13,0 | 67,5 | 61,9 | -0,1 | -0,1 | 8,5 | 12,9 |
| 72;B | 0+802 | SW | 1.OG | WA | 16,76 | 6,15 | 59 | 49 | 68,1 | 62,5 | 9,1 | 13,5 | 68,1 | 62,4 | 0,0 | -0,1 | 9,1 | 13,4 |
| 72;B | 0+802 | SW | 2.OG | WA | 16,76 | 8,95 | 59 | 49 | 68,0 | 62,4 | 9,0 | 13,4 | 67,9 | 62,3 | -0,1 | -0,1 | 8,9 | 13,3 |
| Am Bahndamm 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72a | 0+800 | | (2,0 m) | W_A | 28,48 | 2,06 | 59 | 0 | 48,9 | 43,2 | - | - | 48,9 | 43,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 72a | 0+800 | | (4,8 m) | W_A | 28,48 | 4,86 | 59 | 0 | 49,2 | 43,5 | - | - | 49,2 | 43,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 72a | 0+800 | | (7,6 m) | W_A | 28,48 | 7,66 | 59 | 0 | 49,3 | 43,6 | - | - | 49,2 | 43,5 | -0,1 | -0,1 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Am Bahndamm 3 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72b | 0+801 | | (2,0 m) | W_A | 35,70 | 2,12 | 59 | 0 | 51,6 | 45,8 | - | - | 51,5 | 45,8 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73;A | 0+809 | NO | EG | WA | 27,47 | 3,36 | 59 | 49 | 48,0 | 42,4 | - | - | 48,0 | 42,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 73;A | 0+809 | NO | 1.OG | WA | 27,47 | 6,16 | 59 | 49 | 46,9 | 41,3 | - | - | 46,9 | 41,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 73;A | 0+809 | NO | 2.OG | WA | 27,47 | 8,96 | 59 | 49 | 47,7 | 42,0 | - | - | 47,6 | 42,0 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 73;B | 0+809 | SW | EG | WA | 16,78 | 3,36 | 59 | 49 | 67,4 | 61,8 | 8,4 | 12,8 | 67,3 | 61,7 | -0,1 | -0,1 | 8,3 | 12,7 |
| 73;B | 0+809 | SW | 1.OG | WA | 16,78 | 6,16 | 59 | 49 | 68,0 | 62,4 | 9,0 | 13,4 | 67,9 | 62,3 | -0,1 | -0,1 | 8,9 | 13,3 |
| 73;B | 0+809 | SW | 2.OG | WA | 16,78 | 8,96 | 59 | 49 | 67,8 | 62,1 | 8,8 | 13,1 | 67,7 | 62,1 | -0,1 | 0,0 | 8,7 | 13,1 |
| Am Bahndamm 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73a | 0+811 | | (2,0 m) | W_A | 28,38 | 1,88 | 59 | 0 | 50,1 | 44,4 | - | - | 50,1 | 44,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 73a | 0+811 | | (4,8 m) | W_A | 28,38 | 4,68 | 59 | 0 | 50,4 | 44,7 | - | - | 50,4 | 44,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 73a | 0+811 | | (7,6 m) | W_A | 28,38 | 7,48 | 59 | 0 | 49,9 | 44,3 | - | - | 49,9 | 44,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 5 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73b | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 35,66 | 1,86 | 59 | 0 | 52,8 | 47,1 | - | - | 52,7 | 47,1 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74;A | 0+816 | NO | EG | WA | 27,52 | 3,32 | 59 | 49 | 48,8 | 43,1 | - | - | 48,7 | 43,1 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 74;A | 0+816 | NO | 1.OG | WA | 27,52 | 6,12 | 59 | 49 | 48,3 | 42,7 | - | - | 48,3 | 42,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 74;A | 0+816 | NO | 2.OG | WA | 27,52 | 8,92 | 59 | 49 | 48,9 | 43,2 | - | - | 48,8 | 43,2 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 74;B | 0+816 | SW | EG | WA | 16,81 | 3,32 | 59 | 49 | 67,2 | 61,6 | 8,2 | 12,6 | 67,2 | 61,5 | 0,0 | -0,1 | 8,2 | 12,5 |
| 74;B | 0+816 | SW | 1.OG | WA | 16,81 | 6,12 | 59 | 49 | 67,8 | 62,2 | 8,8 | 13,2 | 67,8 | 62,1 | 0,0 | -0,1 | 8,8 | 13,1 |
| 74;B | 0+816 | SW | 2.OG | WA | 16,81 | 8,92 | 59 | 49 | 67,5 | 61,9 | 8,5 | 12,9 | 67,4 | 61,8 | -0,1 | -0,1 | 8,4 | 12,8 |
| Am Bahndamm 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74a | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 28,40 | 1,78 | 59 | 0 | 50,5 | 44,8 | - | - | 50,4 | 44,8 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 74a | 0+814 | | (4,8 m) | W_A | 28,40 | 4,58 | 59 | 0 | 50,7 | 45,1 | - | - | 50,7 | 45,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 74a | 0+814 | | (7,6 m) | W_A | 28,40 | 7,38 | 59 | 0 | 50,5 | 44,8 | - | - | 50,5 | 44,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 7 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74b | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 35,78 | 1,70 | 59 | 0 | 53,6 | 48,0 | - | - | 53,6 | 47,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| Am Bahndamm 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75;A | 0+823 | NO | EG | WA | 27,58 | 3,04 | 59 | 49 | 49,6 | 44,0 | - | - | 49,6 | 43,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 75;A | 0+823 | NO | 1.OG | WA | 27,58 | 5,84 | 59 | 49 | 49,2 | 43,6 | - | - | 49,2 | 43,5 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 75;A | 0+823 | NO | 2.OG | WA | 27,58 | 8,64 | 59 | 49 | 49,6 | 44,0 | - | - | 49,6 | 43,9 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 75;A | 0+823 | NO | 3.OG | WA | 27,58 | 11,44 | 59 | 49 | 50,8 | 45,1 | - | - | 50,7 | 45,1 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 75;B | 0+823 | SW | EG | WA | 16,84 | 3,04 | 59 | 49 | 66,8 | 61,2 | 7,8 | 12,2 | 66,8 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 7,8 | 12,2 |
| 75;B | 0+823 | SW | 1.OG | WA | 16,84 | 5,84 | 59 | 49 | 67,6 | 61,9 | 8,6 | 12,9 | 67,5 | 61,9 | -0,1 | 0,0 | 8,5 | 12,9 |
| 75;B | 0+823 | SW | 2.OG | WA | 16,84 | 8,64 | 59 | 49 | 67,2 | 61,6 | 8,2 | 12,6 | 67,2 | 61,6 | 0,0 | 0,0 | 8,2 | 12,6 |
| 75;B | 0+823 | SW | 3.OG | WA | 16,84 | 11,44 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 66,9 | 61,3 | 0,0 | 0,0 | 7,9 | 12,3 |
| Am Bahndamm 9 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75a | 0+825 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,64 | 59 | 0 | 52,1 | 46,4 | - | - | 52,1 | 46,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 75a | 0+825 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,44 | 59 | 0 | 52,4 | 46,7 | - | - | 52,4 | 46,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 75a | 0+825 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,24 | 59 | 0 | 51,8 | 46,2 | - | - | 51,8 | 46,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 9 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75b | 0+822 | | (2,0 m) | W_A | 35,82 | 1,74 | 59 | 0 | 54,3 | 48,7 | - | - | 54,2 | 48,6 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| Am Bahndamm 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76;A | 0+836 | SO | EG | WA | 22,28 | 2,93 | 59 | 49 | 61,2 | 55,5 | 2,2 | 6,5 | 61,2 | 55,5 | 0,0 | 0,0 | 2,2 | 6,5 |
| 76;A | 0+836 | SO | 1.OG | WA | 22,28 | 5,73 | 59 | 49 | 62,1 | 56,5 | 3,1 | 7,5 | 62,1 | 56,5 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 7,5 |
| 76;A | 0+836 | SO | 2.OG | WA | 22,28 | 8,53 | 59 | 49 | 62,1 | 56,5 | 3,1 | 7,5 | 62,1 | 56,5 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 7,5 |
| 76;B | 0+831 | NO | EG | WA | 27,64 | 2,95 | 59 | 49 | 48,8 | 43,2 | - | - | 48,8 | 43,2 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 76;B | 0+831 | NO | 1.OG | WA | 27,64 | 5,75 | 59 | 49 | 49,4 | 43,7 | - | - | 49,4 | 43,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 76;B | 0+831 | NO | 2.OG | WA | 27,64 | 8,55 | 59 | 49 | 49,3 | 43,7 | - | - | 49,3 | 43,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|---|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 76;C | 0+831 | SW | EG | WA | 16,87 | 2,95 | 59 | 49 | 66,6 | 61,0 | 7,6 | 12,0 | 66,5 | 60,9 | -0,1 | -0,1 | 7,5 | 11,9 |
| 76;C | 0+831 | SW | 1.OG | WA | 16,87 | 5,75 | 59 | 49 | 67,3 | 61,7 | 8,3 | 12,7 | 67,3 | 61,6 | 0,0 | -0,1 | 8,3 | 12,6 |
| 76;C | 0+831 | SW | 2.OG | WA | 16,87 | 8,55 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 66,8 | 61,2 | -0,1 | -0,1 | 7,8 | 12,2 |
| Am Bahndamm 11 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76a | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,45 | 59 | 0 | 52,3 | 46,6 | - | - | 52,3 | 46,6 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 76a | 0+828 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,25 | 59 | 0 | 52,5 | 46,8 | - | - | 52,5 | 46,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 76a | 0+828 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,05 | 59 | 0 | 51,7 | 46,0 | - | - | 51,7 | 46,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Am Bahndamm 11 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76b | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 34,31 | 1,53 | 59 | 0 | 55,4 | 49,8 | - | - | 55,4 | 49,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76c | 0+845 | | (2,0 m) | W_A | 38,57 | 0,05 | 59 | 0 | 58,6 | 53,0 | - | - | 58,6 | 53,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76d | 0+848 | | (2,0 m) | W_A | 19,06 | 1,67 | 59 | 0 | 64,8 | 59,2 | 5,8 | - | 64,8 | 59,2 | 0,0 | 0,0 | 5,8 | - |
| Am Bahndamm 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 77;A | 1+218 | S | EG | WA | 19,62 | 2,96 | 59 | 49 | 66,8 | 61,2 | 7,8 | 12,2 | 66,8 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 7,8 | 12,2 |
| 77;A | 1+218 | S | 1.OG | WA | 19,62 | 6,16 | 59 | 49 | 67,3 | 61,7 | 8,3 | 12,7 | 67,3 | 61,7 | 0,0 | 0,0 | 8,3 | 12,7 |
| 77;A | 1+218 | S | 2.OG | WA | 19,62 | 9,36 | 59 | 49 | 67,1 | 61,4 | 8,1 | 12,4 | 67,1 | 61,4 | 0,0 | 0,0 | 8,1 | 12,4 |
| Am Bahndamm 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 78;A | 1+232 | N | EG | WA | 31,50 | 3,03 | 59 | 49 | 40,8 | 35,2 | - | - | 40,8 | 35,1 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 78;A | 1+232 | N | 1.OG | WA | 31,50 | 6,23 | 59 | 49 | 42,0 | 36,3 | - | - | 41,9 | 36,3 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| 78;A | 1+232 | N | 2.OG | WA | 31,50 | 9,43 | 59 | 49 | 44,2 | 38,5 | - | - | 44,2 | 38,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 78;B | 1+231 | S | EG | WA | 19,68 | 3,03 | 59 | 49 | 66,6 | 60,9 | 7,6 | 11,9 | 66,6 | 60,9 | 0,0 | 0,0 | 7,6 | 11,9 |
| 78;B | 1+231 | S | 1.OG | WA | 19,68 | 6,23 | 59 | 49 | 67,0 | 61,4 | 8,0 | 12,4 | 67,0 | 61,4 | 0,0 | 0,0 | 8,0 | 12,4 |
| 78;B | 1+231 | S | 2.OG | WA | 19,68 | 9,43 | 59 | 49 | 66,8 | 61,2 | 7,8 | 12,2 | 66,8 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 7,8 | 12,2 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-------------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Am Bahndamm 37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 79;A | 1+246 | N | EG | WA | 31,49 | 3,10 | 59 | 49 | 41,1 | 35,5 | - | - | 41,1 | 35,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 79;A | 1+246 | N | 1.OG | WA | 31,49 | 6,30 | 59 | 49 | 42,4 | 36,7 | - | - | 42,4 | 36,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 79;A | 1+246 | N | 2.OG | WA | 31,49 | 9,50 | 59 | 49 | 44,4 | 38,8 | - | - | 44,4 | 38,8 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 79;B | 1+246 | S | EG | WA | 19,71 | 3,10 | 59 | 49 | 66,4 | 60,8 | 7,4 | 11,8 | 66,4 | 60,8 | 0,0 | 0,0 | 7,4 | 11,8 |
| 79;B | 1+246 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,30 | 59 | 49 | 66,8 | 61,2 | 7,8 | 12,2 | 66,8 | 61,2 | 0,0 | 0,0 | 7,8 | 12,2 |
| 79;B | 1+246 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,50 | 59 | 49 | 66,5 | 60,9 | 7,5 | 11,9 | 66,5 | 60,9 | 0,0 | 0,0 | 7,5 | 11,9 |
| Am Bahndamm 39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80;A | 1+260 | N | EG | WA | 31,48 | 3,17 | 59 | 49 | 40,0 | 34,4 | - | - | 40,0 | 34,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 80;A | 1+260 | N | 1.OG | WA | 31,48 | 6,37 | 59 | 49 | 41,0 | 35,3 | - | - | 41,0 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 80;A | 1+260 | N | 2.OG | WA | 31,48 | 9,57 | 59 | 49 | 43,1 | 37,5 | - | - | 43,1 | 37,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 80;B | 1+259 | S | EG | WA | 19,71 | 3,17 | 59 | 49 | 66,2 | 60,6 | 7,2 | 11,6 | 66,2 | 60,6 | 0,0 | 0,0 | 7,2 | 11,6 |
| 80;B | 1+259 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,37 | 59 | 49 | 66,5 | 60,9 | 7,5 | 11,9 | 66,5 | 60,9 | 0,0 | 0,0 | 7,5 | 11,9 |
| 80;B | 1+259 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,57 | 59 | 49 | 66,1 | 60,5 | 7,1 | 11,5 | 66,1 | 60,5 | 0,0 | 0,0 | 7,1 | 11,5 |
| Mahlsdorfer Straße 110 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 108;A | 1+280 | SO | EG | WA | 28,28 | 3,22 | 59 | 49 | 56,6 | 51,0 | - | 2,0 | 56,6 | 51,0 | 0,0 | 0,0 | - | 2,0 |
| 108;A | 1+280 | SO | 1.OG | WA | 28,28 | 6,42 | 59 | 49 | 57,8 | 52,2 | - | 3,2 | 57,8 | 52,2 | 0,0 | 0,0 | - | 3,2 |
| 108;A | 1+280 | SO | 2.OG | WA | 28,28 | 9,62 | 59 | 49 | 57,5 | 51,9 | - | 2,9 | 57,5 | 51,9 | 0,0 | 0,0 | - | 2,9 |
| 108;B | 1+272 | NW | EG | WA | 35,34 | 3,23 | 59 | 49 | 41,1 | 35,5 | - | - | 41,1 | 35,5 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 108;B | 1+272 | NW | 1.OG | WA | 35,34 | 6,43 | 59 | 49 | 42,6 | 37,0 | - | - | 42,6 | 37,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| 108;B | 1+272 | NW | 2.OG | WA | 35,34 | 9,63 | 59 | 49 | 44,8 | 39,2 | - | - | 44,8 | 39,1 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| 108;C | 1+272 | S | EG | WA | 21,64 | 3,23 | 59 | 49 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | 64,5 | 58,9 | 0,0 | 0,0 | 5,5 | 9,9 |
| 108;C | 1+272 | S | 1.OG | WA | 21,64 | 6,43 | 59 | 49 | 64,9 | 59,3 | 5,9 | 10,3 | 64,9 | 59,3 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 10,3 |
| 108;C | 1+272 | S | 2.OG | WA | 21,64 | 9,63 | 59 | 49 | 64,7 | 59,0 | 5,7 | 10,0 | 64,7 | 59,0 | 0,0 | 0,0 | 5,7 | 10,0 |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. 1 | Station km 2 | HFront 3 | SW 4 | Nutz 5 | SA m 6 | H I-A m 7 | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|-----------------------------|--------------------|-------------|---------|-----------|--------------|-----------------|----------------------|------------|-----------------------|-------------|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) 8 | Nacht 9 | Tag in dB(A) 10 | Nacht 11 | Tag in dB 12 | Nacht 13 | Tag in dB(A) 14 | Nacht 15 | Tag in dB(A) 16 | Nacht 17 | Tag in dB(A) 18 | Nacht 19 |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200a | 0+861 | | (2,0 m) | EG | 16,30 | 1,64 | 64 | 0 | 65,7 | 60,1 | 1,7 | - | 65,7 | 60,1 | 0,0 | 0,0 | 1,7 | - |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200b | 0+881 | | (2,0 m) | EG | 17,39 | 0,26 | 64 | 0 | 64,0 | 58,4 | - | - | 64,0 | 58,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200c | 0+906 | | (2,0 m) | EG | 20,88 | 0,07 | 64 | 0 | 63,2 | 57,5 | - | - | 63,1 | 57,5 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200d | 0+920 | | (2,0 m) | EG | 22,68 | -0,35 | 64 | 0 | 62,9 | 57,3 | - | - | 62,9 | 57,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200e | 0+935 | | (2,0 m) | EG | 22,86 | -0,22 | 64 | 0 | 62,7 | 57,1 | - | - | 62,7 | 57,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200f | 0+947 | | (2,0 m) | EG | 32,43 | -0,19 | 64 | 0 | 61,3 | 55,7 | - | - | 61,3 | 55,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200g | 0+883 | | (2,0 m) | EG | 29,40 | -0,40 | 64 | 0 | 61,3 | 55,7 | - | - | 61,3 | 55,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200h | 0+898 | | (2,0 m) | EG | 30,09 | -0,26 | 64 | 0 | 61,5 | 55,8 | - | - | 61,4 | 55,8 | -0,1 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200i | 0+911 | | (2,0 m) | EG | 34,81 | -0,28 | 64 | 0 | 60,3 | 54,7 | - | - | 60,3 | 54,7 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200j | 0+927 | | (2,0 m) | EG | 45,51 | -0,21 | 64 | 0 | 59,0 | 53,4 | - | - | 59,0 | 53,3 | 0,0 | -0,1 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200k | 0+951 | | (2,0 m) | EG | 47,43 | 0,30 | 64 | 0 | 58,8 | 53,1 | - | - | 58,8 | 53,1 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung Wirksamkeit hochabsorbierende Verkleidung Pfeiler, Widerlager, Stützwand an Bauwerk EÜ Hämmerlingstraße

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße | Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | PF BW refl. | | IGW-Über. | | PF BW hochabs. | | Diff. refl./hochabs. | | IGW-Über. | |
|----------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB | Nacht in dB | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| KGA "Am Bahndamm" 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200l | 0+896 | | (2,0 m) | EG | 37,92 | -0,71 | 64 | 0 | 59,9 | 54,3 | - | - | 59,9 | 54,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200m | 0+877 | | (2,0 m) | EG | 38,97 | -0,26 | 64 | 0 | 59,8 | 54,2 | - | - | 59,7 | 54,1 | -0,1 | -0,1 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200n | 0+893 | | (2,0 m) | EG | 47,44 | -0,27 | 64 | 0 | 58,9 | 53,3 | - | - | 58,9 | 53,3 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200o | 0+873 | | (2,0 m) | EG | 45,56 | -0,39 | 64 | 0 | 58,6 | 53,0 | - | - | 58,6 | 53,0 | 0,0 | 0,0 | - | - |
| KGA "Am Bahndamm" 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200p | 0+886 | | (2,0 m) | EG | 53,87 | -0,29 | 64 | 0 | 58,0 | 52,4 | - | - | 58,0 | 52,4 | 0,0 | 0,0 | - | - |

Westumfahrung Bahnhofstraße – Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Unterlage 17.1.1

Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht –

Anlage 3

**Ermittlung der Wirksamkeit einer
Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Vergleich der Beurteilungspegel 50 km/h – 30 km/h**

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
 Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Allgemeines Wohngebiet, MI = Mischgebiet W_A = Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse, Freisitz) im Wohngebiet M_A = Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse, Freisitz) im Mischgebiet EG = Kleingarten |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert gemäß § 2 16. BImSchV tags/nachts |
| 10-11 | 50 km/h | Beurteilungspegel Prognose 50 kmh tags/nachts |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes 50 kmh tags/nachts |
| 14-15 | 30 km/h | Beurteilungspegel Prognose 30 kmh tags/nachts |
| 16-17 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes 30 kmh tags/nachts |
| 18-19 | Diff. 50/30 | Differenz von Prognose 50 kmh zu 30 kmh tags/nachts |
| 20-21 | Anspruch | Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich / Kleingarten |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | 50 km/h | | IGW-Über. | | 30 km/h | | IGW-Über. | | Diff. 50/30 | | Anspruch passiv | |
|---|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----|-------|---------|-------|------------|-------------|---------|-------|------------|-------------|-------------|-------|--------------------|-----------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| maximale Minderung: -3,0 dB(A) durchschnittliche Minderung: -2,7 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Am Bahndamm 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71;A | 0+795 | NO | EG | WA | 27,36 | 3,58 | 59 | 49 | 45,4 | 39,7 | - | - | 42,8 | 37,1 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+795 | NO | 1.OG | WA | 27,36 | 6,38 | 59 | 49 | 45,1 | 39,4 | - | - | 42,7 | 37,0 | - | - | -2,4 | -2,4 | nein | nein |
| | 0+795 | NO | 2.OG | WA | 27,36 | 9,18 | 59 | 49 | 46,3 | 40,6 | - | - | 43,9 | 38,2 | - | - | -2,4 | -2,4 | nein | nein |
| 71;B | 0+791 | NW | EG | WA | 22,02 | 3,65 | 59 | 49 | 64,1 | 58,4 | 5,1 | 9,4 | 61,7 | 56,0 | 2,7 | 7,0 | -2,4 | -2,4 | ja | ja |
| | 0+791 | NW | 1.OG | WA | 22,02 | 6,45 | 59 | 49 | 64,7 | 59,1 | 5,7 | 10,1 | 62,4 | 56,7 | 3,4 | 7,7 | -2,3 | -2,4 | ja | ja |
| | 0+791 | NW | 2.OG | WA | 22,02 | 9,25 | 59 | 49 | 64,9 | 59,2 | 5,9 | 10,2 | 62,4 | 56,8 | 3,4 | 7,8 | -2,5 | -2,4 | ja | ja |
| 71;C | 0+795 | SW | EG | WA | 16,73 | 3,58 | 59 | 49 | 67,9 | 62,3 | 8,9 | 13,3 | 65,1 | 59,5 | 6,1 | 10,5 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |
| | 0+795 | SW | 1.OG | WA | 16,73 | 6,38 | 59 | 49 | 68,3 | 62,7 | 9,3 | 13,7 | 65,6 | 60,0 | 6,6 | 11,0 | -2,7 | -2,7 | ja | ja |
| | 0+795 | SW | 2.OG | WA | 16,73 | 9,18 | 59 | 49 | 68,2 | 62,6 | 9,2 | 13,6 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |
| Am Bahndamm 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71a | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 28,28 | 2,14 | 59 | 0 | 48,5 | 42,8 | - | - | 46,3 | 40,6 | - | - | -2,2 | -2,2 | nein | nein |
| | 0+797 | | (4,8 m) | W_A | 28,28 | 4,94 | 59 | 0 | 48,8 | 43,1 | - | - | 46,7 | 41,0 | - | - | -2,1 | -2,1 | nein | nein |
| | 0+797 | | (7,6 m) | W_A | 28,28 | 7,74 | 59 | 0 | 49,2 | 43,5 | - | - | 47,1 | 41,3 | - | - | -2,1 | -2,2 | nein | nein |
| Am Bahndamm 1 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71b | 0+793 | | (2,0 m) | W_A | 35,37 | 2,19 | 59 | 0 | 58,2 | 52,6 | - | - | 56,1 | 50,4 | - | - | -2,1 | -2,2 | nein | nein |
| Am Bahndamm 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72;A | 0+802 | NO | EG | WA | 27,42 | 3,35 | 59 | 49 | 47,3 | 41,7 | - | - | 44,7 | 39,1 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+802 | NO | 1.OG | WA | 27,42 | 6,15 | 59 | 49 | 46,6 | 41,0 | - | - | 44,1 | 38,5 | - | - | -2,5 | -2,5 | nein | nein |
| | 0+802 | NO | 2.OG | WA | 27,42 | 8,95 | 59 | 49 | 47,6 | 41,9 | - | - | 45,0 | 39,4 | - | - | -2,6 | -2,5 | nein | nein |
| 72;B | 0+802 | SW | EG | WA | 16,76 | 3,35 | 59 | 49 | 67,7 | 62,1 | 8,7 | 13,1 | 64,9 | 59,3 | 5,9 | 10,3 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |
| | 0+802 | SW | 1.OG | WA | 16,76 | 6,15 | 59 | 49 | 68,2 | 62,6 | 9,2 | 13,6 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |
| | 0+802 | SW | 2.OG | WA | 16,76 | 8,95 | 59 | 49 | 68,1 | 62,5 | 9,1 | 13,5 | 65,3 | 59,7 | 6,3 | 10,7 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | 50 km/h | | IGW-Über. | | 30 km/h | | IGW-Über. | | Diff. 50/30 | | Anspruch passiv | |
|-----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----|-------|---------|-------|------------|-------------|---------|-------|------------|-------------|-------------|-------|--------------------|-----------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| Am Bahndamm 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72a | 0+800 | | (2,0 m) | W_A | 28,48 | 2,06 | 59 | 0 | 49,0 | 43,3 | - | - | 46,6 | 40,9 | - | - | -2,4 | -2,4 | nein | nein |
| | 0+800 | | (4,8 m) | W_A | 28,48 | 4,86 | 59 | 0 | 49,3 | 43,6 | - | - | 47,0 | 41,3 | - | - | -2,3 | -2,3 | nein | nein |
| | 0+800 | | (7,6 m) | W_A | 28,48 | 7,66 | 59 | 0 | 49,4 | 43,7 | - | - | 47,1 | 41,4 | - | - | -2,3 | -2,3 | nein | nein |
| Am Bahndamm 3 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72b | 0+801 | | (2,0 m) | W_A | 35,70 | 2,12 | 59 | 0 | 51,7 | 45,9 | - | - | 49,6 | 43,9 | - | - | -2,1 | -2,0 | nein | nein |
| Am Bahndamm 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73;A | 0+809 | NO | EG | WA | 27,47 | 3,36 | 59 | 49 | 48,1 | 42,5 | - | - | 45,5 | 39,9 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+809 | NO | 1.OG | WA | 27,47 | 6,16 | 59 | 49 | 47,0 | 41,4 | - | - | 44,6 | 38,9 | - | - | -2,4 | -2,5 | nein | nein |
| | 0+809 | NO | 2.OG | WA | 27,47 | 8,96 | 59 | 49 | 47,8 | 42,1 | - | - | 45,3 | 39,6 | - | - | -2,5 | -2,5 | nein | nein |
| 73;B | 0+809 | SW | EG | WA | 16,78 | 3,36 | 59 | 49 | 67,5 | 61,9 | 8,5 | 12,9 | 64,6 | 59,0 | 5,6 | 10,0 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+809 | SW | 1.OG | WA | 16,78 | 6,16 | 59 | 49 | 68,1 | 62,5 | 9,1 | 13,5 | 65,2 | 59,6 | 6,2 | 10,6 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+809 | SW | 2.OG | WA | 16,78 | 8,96 | 59 | 49 | 67,9 | 62,2 | 8,9 | 13,2 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | -2,9 | -2,8 | ja | ja |
| Am Bahndamm 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73a | 0+811 | | (2,0 m) | W_A | 28,38 | 1,88 | 59 | 0 | 50,2 | 44,5 | - | - | 47,5 | 41,9 | - | - | -2,7 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+811 | | (4,8 m) | W_A | 28,38 | 4,68 | 59 | 0 | 50,5 | 44,8 | - | - | 47,9 | 42,2 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+811 | | (7,6 m) | W_A | 28,38 | 7,48 | 59 | 0 | 50,0 | 44,4 | - | - | 47,5 | 41,8 | - | - | -2,5 | -2,6 | nein | nein |
| Am Bahndamm 5 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73b | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 35,66 | 1,86 | 59 | 0 | 52,9 | 47,2 | - | - | 50,7 | 45,0 | - | - | -2,2 | -2,2 | nein | nein |
| Am Bahndamm 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74;A | 0+816 | NO | EG | WA | 27,52 | 3,32 | 59 | 49 | 48,9 | 43,2 | - | - | 46,1 | 40,5 | - | - | -2,8 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+816 | NO | 1.OG | WA | 27,52 | 6,12 | 59 | 49 | 48,4 | 42,8 | - | - | 45,8 | 40,1 | - | - | -2,6 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+816 | NO | 2.OG | WA | 27,52 | 8,92 | 59 | 49 | 49,0 | 43,3 | - | - | 46,3 | 40,7 | - | - | -2,7 | -2,6 | nein | nein |
| 74;B | 0+816 | SW | EG | WA | 16,81 | 3,32 | 59 | 49 | 67,3 | 61,7 | 8,3 | 12,7 | 64,4 | 58,8 | 5,4 | 9,8 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 1.OG | WA | 16,81 | 6,12 | 59 | 49 | 67,9 | 62,3 | 8,9 | 13,3 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 2.OG | WA | 16,81 | 8,92 | 59 | 49 | 67,6 | 62,0 | 8,6 | 13,0 | 64,7 | 59,1 | 5,7 | 10,1 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | 50 km/h | | IGW-Über. | | 30 km/h | | IGW-Über. | | Diff. 50/30 | | Anspruch passiv | |
|-----------------------------|---------|--------|---------|-------|-------|-------|----------|-------|----------|------------|-------------|-------------|----------|------------|------------|-------------|-------------|-----------|-----------------|-----------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 18 | 19 | 20 | 21 |
| Am Bahndamm 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74a | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 28,40 | 1,78 | 59 | 0 | 50,6 | 44,9 | - | - | 47,8 | 42,2 | - | - | -2,8 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+814 | | (4,8 m) | W_A | 28,40 | 4,58 | 59 | 0 | 50,8 | 45,2 | - | - | 48,1 | 42,5 | - | - | -2,7 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+814 | | (7,6 m) | W_A | 28,40 | 7,38 | 59 | 0 | 50,6 | 44,9 | - | - | 47,9 | 42,2 | - | - | -2,7 | -2,7 | nein | nein |
| Am Bahndamm 7 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74b | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 35,78 | 1,70 | 59 | 0 | 53,7 | 48,1 | - | - | 51,1 | 45,5 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| Am Bahndamm 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75;A | 0+823 | NO | EG | WA | 27,58 | 3,04 | 59 | 49 | 49,7 | 44,1 | - | - | 46,9 | 41,3 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| | 0+823 | NO | 1.OG | WA | 27,58 | 5,84 | 59 | 49 | 49,3 | 43,7 | - | - | 46,5 | 40,9 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| | 0+823 | NO | 2.OG | WA | 27,58 | 8,64 | 59 | 49 | 49,7 | 44,1 | - | - | 46,9 | 41,3 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| 75;B | 0+823 | NO | 3.OG | WA | 27,58 | 11,44 | 59 | 49 | 50,9 | 45,2 | - | - | 48,2 | 42,6 | - | - | -2,7 | -2,6 | nein | nein |
| | 0+823 | SW | EG | WA | 16,84 | 3,04 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 64,0 | 58,5 | 5,0 | 9,5 | -2,9 | -2,8 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 1.OG | WA | 16,84 | 5,84 | 59 | 49 | 67,7 | 62,0 | 8,7 | 13,0 | 64,8 | 59,2 | 5,8 | 10,2 | -2,9 | -2,8 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 2.OG | WA | 16,84 | 8,64 | 59 | 49 | 67,3 | 61,7 | 8,3 | 12,7 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | -2,8 | -2,8 | ja | ja |
| 0+823 | SW | 3.OG | WA | 16,84 | 11,44 | 59 | 49 | 67,0 | 61,4 | 8,0 | 12,4 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | -2,8 | -2,8 | ja | ja | |
| Am Bahndamm 9 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75a | 0+825 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,64 | 59 | 0 | 52,2 | 46,5 | - | - | 49,4 | 43,8 | - | - | -2,8 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+825 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,44 | 59 | 0 | 52,5 | 46,8 | - | - | 49,7 | 44,0 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| | 0+825 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,24 | 59 | 0 | 51,9 | 46,3 | - | - | 49,2 | 43,5 | - | - | -2,7 | -2,8 | nein | nein |
| Am Bahndamm 9 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75b | 0+822 | | (2,0 m) | W_A | 35,82 | 1,74 | 59 | 0 | 54,4 | 48,8 | - | - | 51,6 | 46,0 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| Am Bahndamm 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76;A | 0+836 | SO | EG | WA | 22,28 | 2,93 | 59 | 49 | 61,3 | 55,6 | 2,3 | 6,6 | 58,3 | 52,7 | - | 3,7 | -3,0 | -2,9 | nein | ja |
| | 0+836 | SO | 1.OG | WA | 22,28 | 5,73 | 59 | 49 | 62,2 | 56,6 | 3,2 | 7,6 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+836 | SO | 2.OG | WA | 22,28 | 8,53 | 59 | 49 | 62,2 | 56,6 | 3,2 | 7,6 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| 76;B | 0+831 | NO | EG | WA | 27,64 | 2,95 | 59 | 49 | 48,9 | 43,3 | - | - | 46,2 | 40,6 | - | - | -2,7 | -2,7 | nein | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | 50 km/h | | IGW-Über. | | 30 km/h | | IGW-Über. | | Diff. 50/30 | | Anspruch passiv | |
|--|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|------------|-------------|----------|-------|------------|------------|-------------|-------|-----------------|-----------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 76;B | 0+831 | NO | 1.OG | WA | 27,64 | 5,75 | 59 | 49 | 49,5 | 43,8 | - | - | 46,7 | 41,1 | - | - | -2,8 | -2,7 | nein | nein |
| | 0+831 | NO | 2.OG | WA | 27,64 | 8,55 | 59 | 49 | 49,4 | 43,8 | - | - | 46,6 | 41,0 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| 76;C | 0+831 | SW | EG | WA | 16,87 | 2,95 | 59 | 49 | 66,7 | 61,1 | 7,7 | 12,1 | 63,8 | 58,2 | 4,8 | 9,2 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 1.OG | WA | 16,87 | 5,75 | 59 | 49 | 67,4 | 61,8 | 8,4 | 12,8 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 2.OG | WA | 16,87 | 8,55 | 59 | 49 | 67,0 | 61,4 | 8,0 | 12,4 | 64,1 | 58,5 | 5,1 | 9,5 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| Am Bahndamm 11 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76a | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,45 | 59 | 0 | 52,4 | 46,7 | - | - | 49,5 | 43,9 | - | - | -2,9 | -2,8 | nein | nein |
| | 0+828 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,25 | 59 | 0 | 52,6 | 46,9 | - | - | 49,7 | 44,1 | - | - | -2,9 | -2,8 | nein | nein |
| | 0+828 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,05 | 59 | 0 | 51,8 | 46,1 | - | - | 49,0 | 43,4 | - | - | -2,8 | -2,7 | nein | nein |
| Am Bahndamm 11 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76b | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 34,31 | 1,53 | 59 | 0 | 55,5 | 49,9 | - | - | 52,7 | 47,1 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76c | 0+845 | | (2,0 m) | W_A | 38,57 | 0,05 | 59 | 0 | 58,7 | 53,1 | - | - | 55,9 | 50,3 | - | - | -2,8 | -2,8 | nein | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76d | 0+848 | | (2,0 m) | W_A | 19,06 | 1,67 | 59 | 0 | 64,9 | 59,3 | 5,9 | - | 62,0 | 56,4 | 3,0 | - | -2,9 | -2,9 | ja | nein |
| Am Bahndamm 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 77;A | 1+218 | S | EG | WA | 19,62 | 2,96 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 64,0 | 58,4 | 5,0 | 9,4 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 1.OG | WA | 19,62 | 6,16 | 59 | 49 | 67,4 | 61,8 | 8,4 | 12,8 | 64,6 | 58,9 | 5,6 | 9,9 | -2,8 | -2,9 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 2.OG | WA | 19,62 | 9,36 | 59 | 49 | 67,2 | 61,5 | 8,2 | 12,5 | 64,3 | 58,7 | 5,3 | 9,7 | -2,9 | -2,8 | ja | ja |
| Am Bahndamm 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 78;A | 1+232 | N | EG | WA | 31,50 | 3,03 | 59 | 49 | 40,9 | 35,3 | - | - | 38,3 | 32,6 | - | - | -2,6 | -2,7 | nein | nein |
| | 1+232 | N | 1.OG | WA | 31,50 | 6,23 | 59 | 49 | 42,1 | 36,4 | - | - | 39,5 | 33,8 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 1+232 | N | 2.OG | WA | 31,50 | 9,43 | 59 | 49 | 44,3 | 38,6 | - | - | 41,7 | 36,0 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| 78;B | 1+231 | S | EG | WA | 19,68 | 3,03 | 59 | 49 | 66,7 | 61,0 | 7,7 | 12,0 | 63,7 | 58,1 | 4,7 | 9,1 | -3,0 | -2,9 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 1.OG | WA | 19,68 | 6,23 | 59 | 49 | 67,1 | 61,5 | 8,1 | 12,5 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | -2,9 | -2,9 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 2.OG | WA | 19,68 | 9,43 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 63,9 | 58,3 | 4,9 | 9,3 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Wirksamkeit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h
Bereich Am Bahndamm nördlich EÜ Hämmerlingstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | 50 km/h | | IGW-Über. | | 30 km/h | | IGW-Über. | | Diff. 50/30 | | Anspruch passiv | |
|------------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-----------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| Am Bahndamm 37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 79;A | 1+246 | N | EG | WA | 31,49 | 3,10 | 59 | 49 | 41,2 | 35,6 | - | - | 38,6 | 33,0 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| | 1+246 | N | 1.OG | WA | 31,49 | 6,30 | 59 | 49 | 42,5 | 36,8 | - | - | 39,9 | 34,3 | - | - | -2,6 | -2,5 | nein | nein |
| | 1+246 | N | 2.OG | WA | 31,49 | 9,50 | 59 | 49 | 44,5 | 38,9 | - | - | 41,9 | 36,3 | - | - | -2,6 | -2,6 | nein | nein |
| 79;B | 1+246 | S | EG | WA | 19,71 | 3,10 | 59 | 49 | 66,5 | 60,9 | 7,5 | 11,9 | 63,5 | 57,9 | 4,5 | 8,9 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,30 | 59 | 49 | 66,9 | 61,3 | 7,9 | 12,3 | 63,9 | 58,4 | 4,9 | 9,4 | -3,0 | -2,9 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,50 | 59 | 49 | 66,6 | 61,0 | 7,6 | 12,0 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| Am Bahndamm 39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80;A | 1+260 | N | EG | WA | 31,48 | 3,17 | 59 | 49 | 40,1 | 34,5 | - | - | 37,6 | 31,9 | - | - | -2,5 | -2,6 | nein | nein |
| | 1+260 | N | 1.OG | WA | 31,48 | 6,37 | 59 | 49 | 41,1 | 35,4 | - | - | 38,6 | 32,9 | - | - | -2,5 | -2,5 | nein | nein |
| | 1+260 | N | 2.OG | WA | 31,48 | 9,57 | 59 | 49 | 43,2 | 37,6 | - | - | 40,7 | 35,0 | - | - | -2,5 | -2,6 | nein | nein |
| 80;B | 1+259 | S | EG | WA | 19,71 | 3,17 | 59 | 49 | 66,3 | 60,7 | 7,3 | 11,7 | 63,3 | 57,7 | 4,3 | 8,7 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,37 | 59 | 49 | 66,6 | 61,0 | 7,6 | 12,0 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,57 | 59 | 49 | 66,2 | 60,6 | 7,2 | 11,6 | 63,2 | 57,6 | 4,2 | 8,6 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| Mahlsdorfer Straße 110 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 108;C | 1+272 | S | EG | WA | 21,64 | 3,23 | 59 | 49 | 64,6 | 59,0 | 5,6 | 10,0 | 61,6 | 56,0 | 2,6 | 7,0 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 1.OG | WA | 21,64 | 6,43 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | 62,0 | 56,4 | 3,0 | 7,4 | -3,0 | -3,0 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 2.OG | WA | 21,64 | 9,63 | 59 | 49 | 64,8 | 59,1 | 5,8 | 10,1 | 61,7 | 56,1 | 2,7 | 7,1 | -3,1 | -3,0 | ja | ja |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200a | 0+861 | | (2,0 m) | EG | 16,30 | 1,64 | 64 | 0 | 65,8 | 60,2 | 1,8 | - | 62,9 | 57,3 | - | - | -2,9 | -2,9 | nein | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße – Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Unterlage 17.1.1

Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht –

Anlage 4 Zusammenstellung der Gebäude und Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz / Außenwohnbereichsentschädigung

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Zusammenstellung der Gebäude und Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz / Außenwohnbereichsentschädigung

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Allgemeines Wohngebiet, MI = Mischgebiet W_A = Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse, Freisitz) im Wohngebiet M_A = Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse, Freisitz) im Mischgebiet EG = Kleingarten |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert gemäß § 2 16. BImSchV tags/nachts |
| 10-11 | Pegel | Beurteilungspegel Prognose 30 kmh tags/nachts |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes 30 kmh tags/nachts |
| 14-15 | Anspruch | Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich / Kleingarten |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Zusammenstellung der Gebäude und Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz / Außenwohnbereichsentschädigung

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Pegel | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|---|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1;D | 0+074 | W | 1.OG | M-T | 33,50 | 5,37 | 64 | 0 | 65,2 | 59,6 | 1,2 | - | ja | nein |
| An der Wuhlheide 265 (ggf. zu Verwaltung Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2;C | 0+199 | NW | 1.OG | M-T | 21,82 | 5,05 | 64 | 0 | 64,6 | 59,0 | 0,6 | - | ja | nein |
| 2;D | 0+172 | SW | 1.OG | M-T | 18,19 | 5,18 | 64 | 0 | 64,3 | 58,6 | 0,3 | - | ja | nein |
| Schubertstraße 33A | | | | | | | | | | | | | | |
| 34;A | 0+762 | SO | 1.OG | WA | 73,08 | 6,40 | 59 | 49 | 55,2 | 49,5 | - | 0,5 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 62 Erker | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 83,17 | 3,90 | 59 | 49 | 55,9 | 50,1 | - | 1,1 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 62 Anbau | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/2;A 56/2;B | 0+766 | S | EG | WA | 76,53 | 3,48 | 59 | 49 | 55,0 | 49,3 | - | 0,3 | nein | ja |
| | 0+766 | S | 1.OG | WA | 76,53 | 6,28 | 59 | 49 | 56,0 | 50,2 | - | 1,2 | nein | ja |
| | 0+767 | O | EG | WA | 77,78 | 3,46 | 59 | 49 | 56,2 | 50,5 | - | 1,5 | nein | ja |
| | 0+767 | O | 1.OG | WA | 77,78 | 6,26 | 59 | 49 | 57,0 | 51,2 | - | 2,2 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 62 | | | | | | | | | | | | | | |
| 56;A | 0+767 | S | 2.OG | WA | 79,73 | 9,39 | 59 | 49 | 56,3 | 50,6 | - | 1,6 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 63 | | | | | | | | | | | | | | |
| 57;B | 0+773 | W | 4.OG | WA | 78,21 | 13,82 | 59 | 49 | 55,2 | 49,5 | - | 0,5 | nein | ja |
| 57;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 70,19 | 8,22 | 59 | 49 | 55,5 | 49,7 | - | 0,7 | nein | ja |
| | 0+773 | W | 3.OG | WA | 70,19 | 11,02 | 59 | 49 | 55,9 | 50,1 | - | 1,1 | nein | ja |
| | 0+773 | W | 4.OG | WA | 70,19 | 13,82 | 59 | 49 | 56,4 | 50,6 | - | 1,6 | nein | ja |
| | 0+773 | W | 4.OG | WA | 70,19 | 13,82 | 59 | 49 | 56,4 | 50,6 | - | 1,6 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 57a | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 67,66 | 7,35 | 59 | 0 | 59,4 | 53,6 | 0,4 | - | ja | nein |
| | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 67,66 | 10,15 | 59 | 0 | 60,0 | 54,2 | 1,0 | - | ja | nein |
| | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 67,66 | 12,95 | 59 | 0 | 60,5 | 54,7 | 1,5 | - | ja | nein |
| Hämmerlingstraße 65 | | | | | | | | | | | | | | |
| 59;B | 0+774 | W | EG | WA | 61,04 | 3,34 | 59 | 49 | 55,9 | 50,1 | - | 1,1 | nein | ja |
| | 0+774 | W | 1.OG | WA | 61,04 | 6,14 | 59 | 49 | 57,0 | 51,2 | - | 2,2 | nein | ja |
| | 0+774 | W | 2.OG | WA | 61,04 | 8,94 | 59 | 49 | 57,6 | 51,8 | - | 2,8 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 67 | | | | | | | | | | | | | | |
| 60;B | 0+774 | W | EG | WA | 54,65 | 3,19 | 59 | 49 | 57,3 | 51,4 | - | 2,4 | nein | ja |
| | 0+774 | W | 1.OG | WA | 54,65 | 5,99 | 59 | 49 | 58,2 | 52,3 | - | 3,3 | nein | ja |
| | 0+774 | W | 2.OG | WA | 54,65 | 8,79 | 59 | 49 | 58,7 | 52,8 | - | 3,8 | nein | ja |
| Hämmerlingstraße 69 | | | | | | | | | | | | | | |
| 61;B | 0+774 | W | EG | WA | 48,00 | 3,17 | 59 | 49 | 59,2 | 53,2 | 0,2 | 4,2 | ja | ja |
| | 0+774 | W | 1.OG | WA | 48,00 | 5,97 | 59 | 49 | 59,8 | 53,9 | 0,8 | 4,9 | ja | ja |
| | 0+774 | W | 2.OG | WA | 48,00 | 8,77 | 59 | 49 | 60,1 | 54,2 | 1,1 | 5,2 | ja | ja |
| Hämmerlingstraße 71 | | | | | | | | | | | | | | |
| 62;B | 0+776 | W | EG | WA | 41,18 | 2,97 | 59 | 49 | 62,1 | 56,0 | 3,1 | 7,0 | ja | ja |
| | 0+776 | W | 1.OG | WA | 41,18 | 5,77 | 59 | 49 | 62,5 | 56,4 | 3,5 | 7,4 | ja | ja |
| | 0+776 | W | 2.OG | WA | 41,18 | 8,57 | 59 | 49 | 62,6 | 56,6 | 3,6 | 7,6 | ja | ja |
| Hämmerlingstraße 73 | | | | | | | | | | | | | | |
| 63;B | 0+776 | W | EG | WA | 34,37 | 2,91 | 59 | 49 | 62,7 | 56,7 | 3,7 | 7,7 | ja | ja |
| | 0+776 | W | 1.OG | WA | 34,37 | 5,71 | 59 | 49 | 63,2 | 57,2 | 4,2 | 8,2 | ja | ja |
| | 0+776 | W | 2.OG | WA | 34,37 | 8,51 | 59 | 49 | 63,2 | 57,3 | 4,2 | 8,3 | ja | ja |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Zusammenstellung der Gebäude und Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz / Außenwohnbereichsentschädigung

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Pegel | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|--|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Hämmerlingstraße 75 | | | | | | | | | | | | | | |
| 64;A | 0+780 | S | EG | WA | 23,64 | 3,06 | 59 | 49 | 62,9 | 57,2 | 3,9 | 8,2 | ja | ja |
| | 0+780 | S | 1.OG | WA | 23,64 | 5,86 | 59 | 49 | 63,8 | 58,1 | 4,8 | 9,1 | ja | ja |
| | 0+780 | S | 2.OG | WA | 23,64 | 8,66 | 59 | 49 | 63,9 | 58,2 | 4,9 | 9,2 | ja | ja |
| 64;C | 0+780 | S | 3.OG | WA | 23,64 | 11,46 | 59 | 49 | 63,8 | 58,1 | 4,8 | 9,1 | ja | ja |
| | 0+778 | W | EG | WA | 26,28 | 3,14 | 59 | 49 | 63,7 | 57,8 | 4,7 | 8,8 | ja | ja |
| | 0+778 | W | 1.OG | WA | 26,28 | 5,94 | 59 | 49 | 64,2 | 58,3 | 5,2 | 9,3 | ja | ja |
| | 0+778 | W | 2.OG | WA | 26,28 | 8,74 | 59 | 49 | 64,0 | 58,2 | 5,0 | 9,2 | ja | ja |
| | 0+778 | W | 3.OG | WA | 26,28 | 11,54 | 59 | 49 | 63,7 | 57,9 | 4,7 | 8,9 | ja | ja |
| Am Bahndamm 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 71;B | 0+791 | NW | EG | WA | 22,02 | 3,65 | 59 | 49 | 61,7 | 56,0 | 2,7 | 7,0 | ja | ja |
| | 0+791 | NW | 1.OG | WA | 22,02 | 6,45 | 59 | 49 | 62,4 | 56,7 | 3,4 | 7,7 | ja | ja |
| | 0+791 | NW | 2.OG | WA | 22,02 | 9,25 | 59 | 49 | 62,4 | 56,8 | 3,4 | 7,8 | ja | ja |
| 71;C | 0+795 | SW | EG | WA | 16,73 | 3,58 | 59 | 49 | 65,1 | 59,5 | 6,1 | 10,5 | ja | ja |
| | 0+795 | SW | 1.OG | WA | 16,73 | 6,38 | 59 | 49 | 65,6 | 60,0 | 6,6 | 11,0 | ja | ja |
| | 0+795 | SW | 2.OG | WA | 16,73 | 9,18 | 59 | 49 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | ja | ja |
| Am Bahndamm 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 72;B | 0+802 | SW | EG | WA | 16,76 | 3,35 | 59 | 49 | 64,9 | 59,3 | 5,9 | 10,3 | ja | ja |
| | 0+802 | SW | 1.OG | WA | 16,76 | 6,15 | 59 | 49 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | ja | ja |
| | 0+802 | SW | 2.OG | WA | 16,76 | 8,95 | 59 | 49 | 65,3 | 59,7 | 6,3 | 10,7 | ja | ja |
| Am Bahndamm 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 73;B | 0+809 | SW | EG | WA | 16,78 | 3,36 | 59 | 49 | 64,6 | 59,0 | 5,6 | 10,0 | ja | ja |
| | 0+809 | SW | 1.OG | WA | 16,78 | 6,16 | 59 | 49 | 65,2 | 59,6 | 6,2 | 10,6 | ja | ja |
| | 0+809 | SW | 2.OG | WA | 16,78 | 8,96 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | ja | ja |
| Am Bahndamm 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 74;B | 0+816 | SW | EG | WA | 16,81 | 3,32 | 59 | 49 | 64,4 | 58,8 | 5,4 | 9,8 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 1.OG | WA | 16,81 | 6,12 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 2.OG | WA | 16,81 | 8,92 | 59 | 49 | 64,7 | 59,1 | 5,7 | 10,1 | ja | ja |
| Am Bahndamm 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 75;B | 0+823 | SW | EG | WA | 16,84 | 3,04 | 59 | 49 | 64,0 | 58,5 | 5,0 | 9,5 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 1.OG | WA | 16,84 | 5,84 | 59 | 49 | 64,8 | 59,2 | 5,8 | 10,2 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 2.OG | WA | 16,84 | 8,64 | 59 | 49 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 3.OG | WA | 16,84 | 11,44 | 59 | 49 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | ja | ja |
| Am Bahndamm 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 76;A | 0+836 | SO | EG | WA | 22,28 | 2,93 | 59 | 49 | 58,3 | 52,7 | - | 3,7 | nein | ja |
| | 0+836 | SO | 1.OG | WA | 22,28 | 5,73 | 59 | 49 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | ja | ja |
| | 0+836 | SO | 2.OG | WA | 22,28 | 8,53 | 59 | 49 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | ja | ja |
| 76;C | 0+831 | SW | EG | WA | 16,87 | 2,95 | 59 | 49 | 63,8 | 58,2 | 4,8 | 9,2 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 1.OG | WA | 16,87 | 5,75 | 59 | 49 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 2.OG | WA | 16,87 | 8,55 | 59 | 49 | 64,1 | 58,5 | 5,1 | 9,5 | ja | ja |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 76d | 0+848 | | (2,0 m) | W_A | 19,06 | 1,67 | 59 | 0 | 62,0 | 56,4 | 3,0 | - | ja | nein |
| Am Bahndamm 33 | | | | | | | | | | | | | | |
| 77;A | 1+218 | S | EG | WA | 19,62 | 2,96 | 59 | 49 | 64,0 | 58,4 | 5,0 | 9,4 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 1.OG | WA | 19,62 | 6,16 | 59 | 49 | 64,6 | 58,9 | 5,6 | 9,9 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 2.OG | WA | 19,62 | 9,36 | 59 | 49 | 64,3 | 58,7 | 5,3 | 9,7 | ja | ja |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Zusammenstellung der Gebäude und Außenwohnbereiche mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz / Außenwohnbereichsentschädigung

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Pegel | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|-----------------------------------|---------------|--------|------|-------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Am Bahndamm 35 | | | | | | | | | | | | | | |
| 78;B | 1+231 | S | EG | WA | 19,68 | 3,03 | 59 | 49 | 63,7 | 58,1 | 4,7 | 9,1 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 1.OG | WA | 19,68 | 6,23 | 59 | 49 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 2.OG | WA | 19,68 | 9,43 | 59 | 49 | 63,9 | 58,3 | 4,9 | 9,3 | ja | ja |
| Am Bahndamm 37 | | | | | | | | | | | | | | |
| 79;B | 1+246 | S | EG | WA | 19,71 | 3,10 | 59 | 49 | 63,5 | 57,9 | 4,5 | 8,9 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,30 | 59 | 49 | 63,9 | 58,4 | 4,9 | 9,4 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,50 | 59 | 49 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | ja | ja |
| Am Bahndamm 39 | | | | | | | | | | | | | | |
| 80;B | 1+259 | S | EG | WA | 19,71 | 3,17 | 59 | 49 | 63,3 | 57,7 | 4,3 | 8,7 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,37 | 59 | 49 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,57 | 59 | 49 | 63,2 | 57,6 | 4,2 | 8,6 | ja | ja |
| Alte Kaulsdorfer Straße 28 | | | | | | | | | | | | | | |
| 94;C | 1+109 | W | 2.OG | WA | 57,70 | 7,70 | 59 | 49 | 55,7 | 50,2 | - | 1,2 | nein | ja |
| | 1+109 | W | 3.OG | WA | 57,70 | 10,50 | 59 | 49 | 56,4 | 50,8 | - | 1,8 | nein | ja |
| | 1+109 | W | 4.OG | WA | 57,70 | 13,30 | 59 | 49 | 56,6 | 51,0 | - | 2,0 | nein | ja |
| 94;D | 1+118 | S | 1.OG | WA | 57,07 | 5,03 | 59 | 49 | 57,0 | 51,4 | - | 2,4 | nein | ja |
| | 1+118 | S | 2.OG | WA | 57,07 | 7,83 | 59 | 49 | 58,0 | 52,4 | - | 3,4 | nein | ja |
| | 1+118 | S | 3.OG | WA | 57,07 | 10,63 | 59 | 49 | 58,6 | 53,0 | - | 4,0 | nein | ja |
| 94;E | 1+118 | S | 4.OG | WA | 57,07 | 13,43 | 59 | 49 | 59,1 | 53,4 | 0,1 | 4,4 | ja | ja |
| | 1+136 | W | EG | WA | 61,53 | 2,14 | 59 | 49 | 55,1 | 49,4 | - | 0,4 | nein | ja |
| | 1+136 | W | 1.OG | WA | 61,53 | 4,94 | 59 | 49 | 56,0 | 50,4 | - | 1,4 | nein | ja |
| | 1+136 | W | 2.OG | WA | 61,53 | 7,74 | 59 | 49 | 56,8 | 51,2 | - | 2,2 | nein | ja |
| | 1+136 | W | 3.OG | WA | 61,53 | 10,54 | 59 | 49 | 57,5 | 51,9 | - | 2,9 | nein | ja |
| 1+136 | W | 4.OG | WA | 61,53 | 13,34 | 59 | 49 | 58,1 | 52,5 | - | 3,5 | nein | ja | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 30 | | | | | | | | | | | | | | |
| 97;C | 1+143 | W | EG | WA | 50,96 | 2,10 | 59 | 49 | 55,4 | 49,8 | - | 0,8 | nein | ja |
| | 1+143 | W | 1.OG | WA | 50,96 | 4,90 | 59 | 49 | 56,6 | 51,0 | - | 2,0 | nein | ja |
| | 1+143 | W | 2.OG | WA | 50,96 | 7,70 | 59 | 49 | 57,5 | 51,9 | - | 2,9 | nein | ja |
| | 1+143 | W | 3.OG | WA | 50,96 | 10,50 | 59 | 49 | 58,1 | 52,5 | - | 3,5 | nein | ja |
| | 1+143 | W | 4.OG | WA | 50,96 | 13,30 | 59 | 49 | 58,4 | 52,8 | - | 3,8 | nein | ja |
| Alte Kaulsdorfer Straße 33 | | | | | | | | | | | | | | |
| 102;B | 1+204 | S | EG | WA | 21,74 | 2,89 | 59 | 49 | 64,5 | 58,7 | 5,5 | 9,7 | ja | ja |
| | 1+204 | S | 1.OG | WA | 21,74 | 6,09 | 59 | 49 | 65,0 | 59,2 | 6,0 | 10,2 | ja | ja |
| | 1+204 | S | 2.OG | WA | 21,74 | 9,29 | 59 | 49 | 64,8 | 59,0 | 5,8 | 10,0 | ja | ja |
| Mahlsdorfer Straße 110 | | | | | | | | | | | | | | |
| 108;A | 1+280 | SO | 1.OG | WA | 28,28 | 6,42 | 59 | 49 | 54,9 | 49,3 | - | 0,3 | nein | ja |
| 108;C | 1+272 | S | EG | WA | 21,64 | 3,23 | 59 | 49 | 61,6 | 56,0 | 2,6 | 7,0 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 1.OG | WA | 21,64 | 6,43 | 59 | 49 | 62,0 | 56,4 | 3,0 | 7,4 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 2.OG | WA | 21,64 | 9,63 | 59 | 49 | 61,7 | 56,1 | 2,7 | 7,1 | ja | ja |

Unterlage 17.1.2

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Emissionspegel

Unterlage 17.1.2.1

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Emissionspegel Straßenverkehr

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| Alte Kaulsdorfer Straße Bestand / Richtung Süd 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 0,2 | 77,0 | 70,6 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+016 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 76,1 | 69,7 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße / Richtung Friedenstraße 4 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2450 | Pkw | 132,1 | 30,7 | 96,3 | 96,3 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -4,6 - -3,7 | 72,3 - 72,4 | 66,0 |
| | | Lkw1 | 2,2 | 0,5 | 1,6 | 1,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,9 | 0,7 | 2,1 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+017 | 2450 | Pkw | 132,1 | 30,7 | 96,3 | 96,3 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -0,6 | 73,0 | 66,7 |
| | | Lkw1 | 2,2 | 0,5 | 1,6 | 1,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,9 | 0,7 | 2,1 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+047 | 2450 | Pkw | 132,1 | 30,7 | 96,3 | 96,3 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,6 - 2,0 | 72,3 | 66,0 |
| | | Lkw1 | 2,2 | 0,5 | 1,6 | 1,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,9 | 0,7 | 2,1 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße / Richtung Am Bahndamm 4 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2450 | Pkw | 132,1 | 30,7 | 96,3 | 96,3 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,5 | 72,3 | 66,0 |
| | | Lkw1 | 2,2 | 0,5 | 1,6 | 1,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,9 | 0,7 | 2,1 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+096 | 2450 | Pkw | 132,1 | 30,7 | 96,3 | 96,3 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -1,5 | 73,0 | 66,7 |
| | | Lkw1 | 2,2 | 0,5 | 1,6 | 1,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,9 | 0,7 | 2,1 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+128 | 2450 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 132,1 2,2 2,9 - | 30,7 0,5 0,7 - | 96,3 1,6 2,1 - | 96,3 1,6 2,1 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | 3,4 - 4,6 | 72,6 - 72,8 | 66,2 - 66,4 | |
| Am Bahndamm / Richtung Mahlsdorfer Straße 7 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1900 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 105,0 0,6 0,7 - | 24,4 0,1 0,2 - | 98,7 0,6 0,7 - | 98,7 0,6 0,7 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | -0,5 - 2,7 | 70,4 - 73,9 | 64,1 - 67,6 | |
| 0+321 | 1900 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 105,0 0,6 0,7 - | 24,4 0,1 0,2 - | 98,7 0,6 0,7 - | 98,7 0,6 0,7 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | - | - | - | |
| Am Bahndamm / Richtung Mahlsdorfer Straße 8 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+335 | 2750 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 150,3 1,5 2,2 - | 34,9 0,4 0,5 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | 0,7 | 75,7 | 69,4 | |
| 0+382 | 2750 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 150,3 1,5 2,2 - | 34,9 0,4 0,5 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 86 - 120 | - | -0,5 | 75,9 - 78,5 | 69,6 - 72,2 |
| Am Bahndamm / Richtung Mahlsdorfer Straße 10 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+416 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 58 - 86 | - | -0,5 | 78,5 - 79,6 | 72,2 - 73,3 |
| 0+444 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 25 - 58 | 0,3 | -0,5 - -0,1 | 79,6 - 80,2 | 73,3 - 73,8 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+477 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 12 - 25 | - | -0,5 - -0,1 | 80,0 - 80,5 | 73,7 - 74,1 |
| Am Bahndamm / Richtung Hämmerlingstraße 10 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 25 | - | -0,1 - 1,2 | 80,0 - 80,5 | 73,7 - 74,1 |
| 0+025 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 25 - 57 | 0,3 | -0,1 - 0,5 | 79,0 - 80,2 | 72,7 - 73,8 |
| 0+057 | 4250 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 232,3 2,4 3,3 - | 53,9 0,6 0,8 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 57 - 89 | - | 0,5 | 76,5 - 79,0 | 70,1 - 72,7 |
| Am Bahndamm / Richtung Hämmerlingstraße 8 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+089 | 2750 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 150,3 1,5 2,2 - | 34,9 0,4 0,5 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 89 - 120 | - | 0,5 | 75,7 - 76,5 | 69,4 - 70,1 |
| 0+120 | 2750 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 150,3 1,5 2,2 - | 34,9 0,4 0,5 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,7 | 75,7 | 69,4 |
| 0+123 | 2750 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 150,3 1,5 2,2 - | 34,9 0,4 0,5 - | 97,6 1,0 1,4 - | 97,6 1,0 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| Am Bahndamm / Richtung Hämmerlingstraße 7 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+145 | 1900 | Pkw | 105,0 | 24,4 | 98,7 | 98,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,7 | 73,9 | 67,6 |
| | | Lkw1 | 0,6 | 0,1 | 0,6 | 0,6 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 0,7 | 0,2 | 0,7 | 0,7 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+181 | 1900 | Pkw | 105,0 | 24,4 | 98,7 | 98,7 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,7 | 70,4 | 64,1 |
| | | Lkw1 | 0,6 | 0,1 | 0,6 | 0,6 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 0,7 | 0,2 | 0,7 | 0,7 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße nord / Richtung nord 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,7 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße nord / Richtung süd 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,7 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | - | - | - |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+037 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,5 | 84,1 | 78,4 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|--------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | - | - | - |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+113 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 84,1 | 78,4 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Alte Kaulsdorfer Straße Bestand / Richtung Nord 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -3,4 | 76,1 | 69,7 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+053 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -0,5 | 77,0 | 70,6 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,7 | 84,1 | 78,4 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+448 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 81,0 | 75,4 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+585 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 84,1 | 78,4 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw | 940,5 | 256,0 | 95,8 | 95,6 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,1 - 4,5 | 84,1 - 84,6 | 78,4 - 79,0 |
| | | Lkw1 | 17,7 | 5,1 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 23,6 | 6,7 | 2,4 | 2,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Verlängerung Alte Kaulsdorfer Nullfall / Richtung Kaulsdorfer Straße 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -0,2 | 77,0 | 70,6 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+012 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | -0,2 | 76,7 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+020 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,1 | -0,2 | 76,1 | 69,8 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Verlängerung Alte Kaulsdorfer Nullfall / Richtung Am Bahndamm 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,7 | 76,1 | 69,7 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+115 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,2 | 0,2 | 76,2 | 69,9 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+122 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 76,1 | 69,7 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+132 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | 0,2 | 76,7 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+138 | 3000 | Pkw | 164,5 | 38,2 | 97,9 | 97,9 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 0,2 | 77,0 | 70,6 |
| | | Lkw1 | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 0,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße / Richtung Nord 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+036 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | 0,2 | 71,9 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+040 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+043 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,7 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+048 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+055 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,7 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--------------------------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+058 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+174 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | 0,2 | 71,9 | 65,6 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+183 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+187 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+192 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,6 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+196 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,1 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+206 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße / Richtung Süd6 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+009 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -0,2 | 72,1 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+019 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | -0,2 | 71,6 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+023 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+028 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | -0,2 | 71,9 - 72,0 | 65,6 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+041 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,4 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+157 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | -0,2 | 71,7 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+160 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+175 | 1650 | Pkw | 86,3 | 20,0 | 93,4 | 93,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | -0,2 | 71,9 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,6 | 0,6 | 2,8 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,5 | 0,8 | 3,8 | 3,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+179 | 1650 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 86,3 2,6 3,5 - | 20,0 0,6 0,8 - | 93,4 2,8 3,8 - | 93,4 2,8 3,8 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | -0,2 | 71,4 | 65,0 | |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 940,5 17,7 23,6 - | 256,0 5,1 6,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | -2,1 | 84,1 | 78,4 | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 17850 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 940,5 17,7 23,6 - | 256,0 5,1 6,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | -1,9 | 84,1 | 78,4 | |
| 0+198 | 17850 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 940,5 17,7 23,6 - | 256,0 5,1 6,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | 0,4 | 81,0 | 75,4 | |
| 0+323 | 17850 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 940,5 17,7 23,6 - | 256,0 5,1 6,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | 0,8 | 84,1 | 78,4 | |
| Mahlsdorfer Straße Nullfall / Richtung Süd12 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 8300 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 438,2 7,8 10,5 - | 119,3 2,2 3,0 - | 96,0 1,7 2,3 - | 95,8 1,8 2,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | - | - | -0,1 | 80,7 | 75,1 | |
| 0+409 | 8300 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 438,2 7,8 10,5 - | 119,3 2,2 3,0 - | 96,0 1,7 2,3 - | 95,8 1,8 2,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 68 - 120 | - | -0,1 - 0,7 | 80,8 - 82,8 | 75,1 - 77,2 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+461 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 68 | 0,7 | -0,1 | 82,8 | 77,2 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+466 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 47 - 63 | 0,9 | -0,6 - -0,1 | 82,7 - 83,3 | 77,1 - 77,7 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+482 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 39 - 47 | 0,2 | -0,6 - -0,1 | 82,7 - 83,6 | 77,1 - 78,0 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+491 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 26 - 39 | 0,9 | -0,3 - -0,1 | 83,2 - 83,9 | 77,6 - 78,3 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+503 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 26 | - | -0,2 - -0,1 | 83,2 - 83,7 | 77,6 - 78,1 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Mahlsdorfer Straße Nullfall / Richtung Nord 12 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 24 | - | 0,2 - 3,0 | 83,2 - 83,9 | 77,6 - 78,3 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+029 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 24 - 37 | 0,9 | 0,1 - 0,3 | 82,9 - 83,9 | 77,2 - 78,3 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+042 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 37 - 45 | 0,2 | 0,1 - 0,6 | 82,8 - 83,3 | 77,1 - 77,7 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+050 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 45 - 61 | 0,9 | 0,1 | 82,9 - 83,3 | 77,3 - 77,7 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+066 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 61 | 0,8 | 0,1 | 82,9 | 77,3 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+071 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 66 - 120 | - | 0,0 - 0,1 | 80,7 - 82,0 | 75,1 - 76,4 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+125 | 8300 | Pkw | 438,2 | 119,3 | 96,0 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,3 | 80,7 | 75,1 |
| | | Lkw1 | 7,8 | 2,2 | 1,7 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 10,5 | 3,0 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Bahnhofstraße Nullfall / Richtung Süd 11 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 94 | - | -2,0 - 2,8 | 80,8 - 83,0 | 75,2 - 77,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+097 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 94 | 0,2 | 0,6 | 80,8 | 75,2 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+105 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 102 - 120 | 1,2 | 0,6 | 81,3 - 81,5 | 75,7 - 75,9 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+123 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,6 | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+148 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,1 | 0,6 | 80,2 | 74,6 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+156 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,0 | -0,6 | 81,0 | 75,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+165 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,6 | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+176 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | - | 81,4 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+211 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,3 | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+215 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | -0,3 | 81,4 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+218 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,3 | 80,1 | 74,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+244 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -1,3 | 80,9 | 75,3 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+249 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -1,9 | 77,8 | 72,2 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+256 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,5 | -0,4 | 78,5 | 72,9 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+273 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,4 | 77,0 | 71,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+275 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | -0,4 | 78,4 | 72,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+278 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | -0,4 | 77,5 | 71,9 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+290 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,4 | 78,4 | 72,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+354 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,0 | 78,1 | 72,5 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+384 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,1 | 77,0 | 71,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| Bahnhofstraße Nullfall / Richtung Nord 11 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | - | 80,1 | 74,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+018 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,1 | -0,1 | 81,2 | 75,6 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+048 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,0 | 81,4 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+113 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | 0,4 | 80,5 | 74,9 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+124 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,4 | 81,5 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+128 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,5 | 0,4 | 81,5 - 81,6 | 75,9 - 76,0 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+147 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 0,4 | 80,9 | 75,3 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+149 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 1,9 | 77,8 | 72,2 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+155 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 1,4 | 80,9 | 75,3 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+159 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 1,4 | 80,1 | 74,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+185 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,3 | 81,4 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+188 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,3 | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+192 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,3 | 81,4 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+227 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | - | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+238 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,0 | 0,6 | 81,0 | 75,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+246 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,2 | 0,6 | 80,2 | 74,6 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Nullfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+254 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,6 | 81,3 | 75,7 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+283 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 120 | 1,2 | -0,6 | 81,5 | 75,8 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+297 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 106 | 0,2 | -0,6 | 80,7 | 75,1 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+306 | 7150 | Pkw | 377,1 | 102,7 | 95,9 | 95,8 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 97 | - | -2,9 - 2,2 | 80,8 - 83,0 | 75,2 - 77,4 |
| | | Lkw1 | 7,1 | 1,9 | 1,8 | 1,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,0 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 20050 | Pkw | 1054,2 | 286,6 | 95,6 | 95,3 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,1 - 4,2 | 84,6 - 85,0 | 79,0 - 79,5 |
| | | Lkw1 | 21,0 | 6,0 | 1,9 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 27,6 | 8,1 | 2,5 | 2,7 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 20050 | Pkw | 1054,2 | 286,6 | 95,6 | 95,3 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -2,0 | 84,6 | 79,0 |
| | | Lkw1 | 21,0 | 6,0 | 1,9 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 27,6 | 8,1 | 2,5 | 2,7 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Verlängerung Alte Kaulsdorfer Planfall / Richtung Kaulsdorfer Straße 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -0,2 | 75,4 | 69,1 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+012 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | -0,2 | 75,1 | 68,8 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+020 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,1 | -0,2 | 74,6 | 68,3 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Verlängerung Alte Kaulsdorfer Planfall / Richtung Am Bahndamm 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,7 | 74,5 | 68,2 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+116 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,2 | 0,2 | 74,7 | 68,3 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+121 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 74,5 | 68,2 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+131 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | 0,2 | 75,1 | 68,8 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+136 | 2000 | Pkw | 108,1 | 25,1 | 96,5 | 96,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 0,2 | 75,4 | 69,1 |
| | | Lkw1 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | 1,5 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,2 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße / Richtung Nord 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+035 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | 0,2 | 71,8 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+040 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,6 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+043 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,6 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+048 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,6 - 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+055 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,6 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+058 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+175 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | 0,2 | 71,9 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+183 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,6 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+187 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+192 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | 0,2 | 71,6 | 65,2 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+195 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | 0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+205 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| Hämmerlingstraße / Richtung Süd 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+010 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -0,2 | 72,0 | 65,7 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+020 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | -0,2 | 71,6 | 65,2 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+023 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+028 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,6 | -0,2 | 71,9 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+040 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+157 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,3 | -0,2 | 71,6 | 65,3 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+160 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,7 | -0,2 | 72,0 | 65,6 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|--------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+175 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | -0,2 | 71,8 | 65,5 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+180 | 1550 | Pkw | 80,2 | 18,6 | 92,4 | 92,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 71,3 | 65,0 |
| | | Lkw1 | 2,9 | 0,7 | 3,3 | 3,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 3,7 | 0,9 | 4,3 | 4,3 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,7 | 81,6 | 76,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+448 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,2 | 78,6 | 73,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+585 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,2 | 81,6 | 76,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -1,9 | 81,6 | 76,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+198 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,4 | 78,6 | 73,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+323 | 9900 | Pkw | 518,9 | 141,2 | 95,3 | 95,1 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,8 | 81,6 | 76,0 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 3,1 | 2,0 | 2,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,7 | 4,2 | 2,7 | 2,8 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 20050 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 1054,2 21,0 27,6 - | 286,6 6,0 8,1 - | 95,6 1,9 2,5 - | 95,3 2,0 2,7 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 88 | - | -0,9 - 0,6 | 85,5 - 87,6 | 79,9 - 82,0 |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9900 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 518,9 10,9 14,7 - | 141,2 3,1 4,2 - | 95,3 2,0 2,7 - | 95,1 2,1 2,8 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 29 | - | 0,3 - 0,8 | 83,9 - 84,6 | 78,3 - 78,9 |
| An der Wuhlheide / 2 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9900 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 518,9 10,9 14,7 - | 141,2 3,1 4,2 - | 95,3 2,0 2,7 - | 95,1 2,1 2,8 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,1 | 81,6 | 76,0 |
| An der Wuhlheide / 1 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 20050 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 1054,2 21,0 27,6 - | 286,6 6,0 8,1 - | 95,6 1,9 2,5 - | 95,3 2,0 2,7 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,5 | 84,6 | 79,0 |
| Hämmerlingstraße / 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 80,2 2,9 3,7 - | 18,6 0,7 0,9 - | 92,4 3,3 4,3 - | 92,4 3,3 4,3 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 17 - 34 | - | -0,9 | 73,7 - 74,1 | 67,3 - 67,8 |
| Hämmerlingstraße / 6 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 80,2 2,9 3,7 - | 18,6 0,7 0,9 - | 92,4 3,3 4,3 - | 92,4 3,3 4,3 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 17 | - | 0,9 | 73,7 - 74,1 | 67,3 - 67,8 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| Hämmerlingstraße süd / Richtung WuB 4 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 91,8 0,3 0,4 - | 21,3 0,1 0,1 - | 99,3 0,3 0,4 - | 99,3 0,3 0,4 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 2 - 86 | - | -1,1 - 1,9 | 70,6 - 72,6 | 64,3 - 66,3 |
| Hämmerlingstraße süd / Richtung Friedenstraße 4 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 1650 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 91,8 0,3 0,4 - | 21,3 0,1 0,1 - | 99,3 0,3 0,4 - | 99,3 0,3 0,4 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 74 | - | -1,9 - 1,4 | 70,7 - 72,6 | 64,3 - 66,3 |
| Alte Kaulsdorfer Straße Planfall Achse 8 / Richtung Am Bahndamm 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2000 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 108,1 1,7 2,2 - | 25,1 0,4 0,5 - | 96,5 1,5 2,0 - | 96,5 1,5 2,0 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 67 | - | -0,2 - 3,2 | 75,9 - 77,8 | 69,5 - 71,4 |
| Alte Kaulsdorfer Straße Planfall Achse 8 / Richtung Kaulsdorfer Straße 9 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2000 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 108,1 1,7 2,2 - | 25,1 0,4 0,5 - | 96,5 1,5 2,0 - | 96,5 1,5 2,0 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 67 | - | -4,5 - 0,0 | 75,8 - 77,5 | 69,5 - 71,2 |
| WuB Achse 1 / 3 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+038 | 20400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 1074,9 20,2 26,9 - | 292,5 5,8 7,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt | 0 - 120 | - | -0,5 - 0,5 | 82,2 - 85,2 | 76,6 - 79,6 |
| 0+161 | 20400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 1074,9 20,2 26,9 - | 292,5 5,8 7,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | SMA 8 | - | - | 0,5 | 82,2 | 76,6 | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------|----------------------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+596 | 20400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 1074,9 20,2 26,9 - | 292,5 5,8 7,7 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 5 - 120 | - | -2,9 - 0,5 | 82,2 - 85,1 | 76,6 - 79,4 | |
| WuB Achse 1 / 5 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+711 | 18800 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 986,4 20,7 26,9 - | 268,5 5,9 7,6 - | 95,4 2,0 2,6 - | 95,2 2,1 2,7 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 0 - 5 | - | -2,9 - -2,0 | 81,8 - 85,0 | 76,2 - 79,4 | |
| 0+721 | 18800 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 986,4 20,7 26,9 - | 268,5 5,9 7,6 - | 95,4 2,0 2,6 - | 95,2 2,1 2,7 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 5 | - | -2,0 | 81,8 | 76,2 | |
| 0+726 | 18800 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 986,4 20,7 26,9 - | 268,5 5,9 7,6 - | 95,4 2,0 2,6 - | 95,2 2,1 2,7 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 10 - 30 | 0,7 | -1,4 - 1,9 | 81,4 - 82,4 | 75,9 - 76,8 | |
| 0+756 | 18800 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 986,4 20,7 26,9 - | 268,5 5,9 7,6 - | 95,4 2,0 2,6 - | 95,2 2,1 2,7 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 2 - 23 | - | 1,9 - 3,0 | 81,4 - 82,0 | 75,9 - 76,5 | |
| WuB Achse 1 / 7 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+777 | 17400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 916,8 17,2 23,0 - | 249,5 5,0 6,5 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 0 - 120 | - | 0,5 - 3,0 | 78,5 - 81,6 | 73,0 - 76,1 | |
| 0+899 | 17400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 916,8 17,2 23,0 - | 249,5 5,0 6,5 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | - | - | 0,5 - 4,0 | 78,5 - 78,7 | 73,0 - 73,2 | |
| 1+076 | 17400 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 916,8 17,2 23,0 - | 249,5 5,0 6,5 - | 95,8 1,8 2,4 - | 95,6 1,9 2,5 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt 72 - 120 | - | -4,0 - 0,4 | 78,6 - 79,7 | 73,0 - 74,1 | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| WuB Achse 1 / 8 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1+124 | 17800 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 942,8 15,7 20,6 - | 256,6 4,5 5,9 - | 96,3 1,6 2,1 - | 96,1 1,7 2,2 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt | 0 - 72 | - | -0,6 - 0,5 | 79,7 - 81,5 | 74,1 - 75,9 |
| WuB Achse 1 / 10 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1+198 | 17100 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 907,6 14,1 18,8 - | 247,0 4,1 5,4 - | 96,5 1,5 2,0 - | 96,3 1,6 2,1 - | 30 30 30 30 | 30 30 30 30 | SMA 8 | Lichtzeichengeregelt | 1 - 44 | - | -0,5 - 0,6 | 80,2 - 81,2 | 74,6 - 75,6 |
| Mahlsdorfer Straße Planfall mit OU und W / Richtung Süd 12 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,1 | 81,4 | 75,7 |
| 0+409 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 68 - 120 | - | -0,1 - 0,7 | 81,4 - 83,5 | 75,8 - 77,8 |
| 0+461 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 68 | 0,7 | -0,1 | 83,5 | 77,8 |
| 0+466 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 47 - 63 | 0,9 | -0,6 - -0,1 | 83,4 - 83,9 | 77,7 - 78,3 |
| 0+482 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 39 - 47 | 0,2 | -0,6 - -0,1 | 83,4 - 84,3 | 77,7 - 78,7 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+491 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 26 - 39 | 0,9 | -0,3 - -0,1 | 83,8 - 84,5 | 78,2 - 78,9 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+503 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 26 | - | -0,2 - -0,1 | 83,8 - 84,3 | 78,2 - 78,7 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Mahlsdorfer Straße Planfall mit OU und W / Richtung Nord 12 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 24 | - | 0,2 - 3,0 | 83,9 - 84,6 | 78,3 - 79,0 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+029 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 24 - 37 | 0,9 | 0,1 - 0,3 | 83,5 - 84,6 | 77,9 - 79,0 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+042 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 37 - 45 | 0,2 | 0,1 - 0,6 | 83,4 - 84,0 | 77,8 - 78,4 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+050 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 45 - 61 | 0,9 | 0,1 | 83,5 - 84,0 | 77,9 - 78,4 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+066 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 61 | 0,8 | 0,1 | 83,5 | 77,9 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+071 | 9950 | Pkw | 529,7 | 144,3 | 96,8 | 96,7 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 66 - 120 | - | 0,0 - 0,1 | 81,4 - 82,7 | 75,7 - 77,0 |
| | | Lkw1 | 7,7 | 2,1 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 9,9 | 2,8 | 1,8 | 1,9 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|--|----------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+125 | 9950 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 529,7 7,7 9,9 - | 144,3 2,1 2,8 - | 96,8 1,4 1,8 - | 96,7 1,4 1,9 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,3 | 81,4 | 75,7 |
| Bahnhofstraße Planfall mit OU und WuB Ne / Richtung Süd 11 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 94 | - | -2,0 - 2,8 | 76,2 - 78,4 | 69,8 - 72,0 |
| 0+097 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 94 | 0,2 | 0,6 | 76,2 | 69,8 |
| 0+105 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 102 - 120 | 1,2 | 0,6 | 76,7 - 76,9 | 70,3 - 70,5 |
| 0+123 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,6 | 76,7 | 70,3 |
| 0+148 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,1 | 0,6 | 75,6 | 69,2 |
| 0+156 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,0 | -0,6 | 76,4 | 70,0 |
| 0+165 | 2550 | Pkw Lkw1 Lkw2 Krad | 139,2 1,6 2,0 - | 32,3 0,4 0,5 - | 97,5 1,1 1,4 - | 97,5 1,1 1,4 - | 50 50 50 50 | 50 50 50 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,6 | 76,6 | 70,3 |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+176 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | - | 76,8 | 70,4 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+211 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,3 | 76,6 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+215 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | -0,3 | 76,8 | 70,4 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+218 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,3 | 75,4 | 69,1 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+244 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -1,3 | 76,3 | 69,9 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+249 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | -1,9 | 73,0 | 66,6 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+256 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,5 | -0,4 | 73,6 - 73,7 | 67,2 - 67,3 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+273 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | -0,4 | 72,1 | 65,8 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+275 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | -0,4 | 73,5 | 67,2 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+278 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | -0,4 | 72,6 | 66,2 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+290 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,4 | 73,5 | 67,2 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+354 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,0 | 73,3 | 66,9 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+384 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 0,1 | 72,1 | 65,8 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| Bahnhofstraße Planfall mit OU und WuB Ne / Richtung Nord 11 Verkehrsrichtung: In Eingaberichtung | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | - | 75,4 | 69,1 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+018 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,1 | -0,1 | 76,6 | 70,2 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+048 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,0 | 76,8 | 70,4 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+113 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,5 | 0,4 | 75,9 | 69,5 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+124 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,4 | 76,8 | 70,5 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+128 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,5 | 0,4 | 76,9 - 77,0 | 70,5 - 70,6 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+147 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 0,4 | 76,3 | 69,9 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+149 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 1,9 | 73,0 | 66,6 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |
| 0+155 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,9 | 1,4 | 76,3 | 69,9 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+159 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | - | 1,4 | 75,4 | 69,1 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+185 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,3 | 76,8 | 70,4 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt | | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | Typ | Abstand m | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+188 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | 0,3 | 76,6 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+192 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,4 | 0,3 | 76,8 | 70,4 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+227 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | - | 76,6 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+238 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,0 | 0,6 | 76,4 | 70,0 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+246 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 0,2 | 0,6 | 75,6 | 69,2 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+254 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | | - | 1,2 | -0,6 | 76,6 | 70,3 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+283 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 120 | 1,2 | -0,6 | 76,8 | 70,5 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| 0+297 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 106 | 0,2 | -0,6 | 76,1 | 69,8 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
Emissionspegel Straßenverkehr - Planfall 2030

| Stationierung km | DTV Kfz/24h | Fahrzeug- typ | Verkehrszahlen | | | | Geschwindigkeit | | Straßenoberfläche | Knotenpunkt Typ | Abstand m | Mehrfach- reflektion dB(A) | Steigung Min / Max % | Emissionspegel | |
|---|----------------|------------------|----------------|---------------|-----------|-----------|-----------------|--------------|-------------------------------|----------------------|--------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------|-----------------|
| | | | M(T) Kfz/h | M(N) Kfz/h | p(T) % | p(N) % | v(T) km/h | v(N) km/h | | | | | | Lw'(T) dB(A) | Lw'(N) dB(A) |
| 0+306 | 2550 | Pkw | 139,2 | 32,3 | 97,5 | 97,5 | 50 | 50 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 0 - 97 | - | -2,9 - 2,2 | 76,2 - 78,4 | 69,8 - 72,1 |
| | | Lkw1 | 1,6 | 0,4 | 1,1 | 1,1 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 2,0 | 0,5 | 1,4 | 1,4 | 50 | 50 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 50 | 50 | | | | | | | |
| Stellingdamm Planfall mit OU und WuB Net / 13 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | 8100 | Pkw | 428,2 | 99,4 | 94,4 | 94,4 | 30 | 30 | Nicht geriffelter Gussasphalt | Lichtzeichengeregelt | 4 - 92 | - | -0,7 - 0,8 | 78,8 - 81,0 | 72,4 - 74,6 |
| | | Lkw1 | 10,9 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Lkw2 | 14,5 | 3,4 | 3,2 | 3,2 | 30 | 30 | | | | | | | |
| | | Krad | - | - | - | - | 30 | 30 | | | | | | | |

Unterlage 17.1.2.2

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Emissionspegel Schienenverkehr

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: A | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|----------------------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 67,6 | 55,5 | 44,2 | 67,6 | 55,5 | 44,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 78,1 | 59,6 | 47,7 | 71,6 | 53,1 | 41,2 |
| - | Gesamt | 50,0 | 9,0 | - | - | - | 82,6 | 63,3 | 57,8 | 77,8 | 59,4 | 53,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 9+888 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | |
| Strecke 6153 | | Gleis: G | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 10+978 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 9,0 | 100 | 734 | - | 83,1 | 67,2 | 42,6 | 83,9 | 68,0 | 43,4 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 4,0 | 2,0 | 160 | 411 | - | 70,6 | 58,5 | 47,2 | 70,6 | 58,5 | 47,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 78,1 | 59,6 | 47,7 | 71,6 | 53,1 | 41,2 |
| - | Gesamt | 70,0 | 21,0 | - | - | - | 86,5 | 69,6 | 58,1 | 85,8 | 69,6 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 10+978 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | |
| 11+058 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | 3,0 | -3,0 | |
| 11+095 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | - | - | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: G | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 11+102 | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 9,0 | 100 | 734 | - | 80,7 | 65,5 | 42,6 | 81,5 | 66,3 | 43,4 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 74,9 | 59,1 | 39,6 | 76,1 | 60,3 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 4,0 | 2,0 | 160 | 411 | - | 68,3 | 58,5 | 47,2 | 68,3 | 58,5 | 47,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 78,2 | 59,4 | 57,1 | 73,7 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 75,7 | 59,6 | 47,7 | 69,2 | 53,1 | 41,2 |
| - | Gesamt | 70,0 | 21,0 | - | - | - | 84,1 | 68,4 | 58,1 | 83,4 | 68,2 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 11+102 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Strecke 6153 | | Gleis: G | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 4 | | | Km: 11+251 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 9,0 | 100 | 734 | - | 77,1 | 63,7 | 42,6 | 77,9 | 64,5 | 43,4 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 71,3 | 57,0 | 39,6 | 72,5 | 58,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 4,0 | 2,0 | 160 | 411 | - | 64,6 | 58,5 | 47,2 | 64,6 | 58,5 | 47,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 74,4 | 59,4 | 57,1 | 70,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 71,9 | 59,6 | 47,7 | 65,4 | 53,1 | 41,2 |
| - | Gesamt | 70,0 | 21,0 | - | - | - | 80,4 | 67,3 | 58,1 | 79,8 | 66,7 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 11+251 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+357 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+400 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+420 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+450 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+578 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+618 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: G | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 5 | | | Km: 11+848 | | |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 9,0 | 100 | 734 | - | 83,1 | 67,2 | 42,6 | 83,9 | 68,0 | 43,4 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 4,0 | 2,0 | 160 | 411 | - | 70,6 | 58,5 | 47,2 | 70,6 | 58,5 | 47,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 78,1 | 59,6 | 47,7 | 71,6 | 53,1 | 41,2 |
| - | Gesamt | 70,0 | 21,0 | - | - | - | 86,5 | 69,6 | 58,1 | 85,8 | 69,6 | 54,5 |
| Schiene- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 11+848 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Strecke 6153 | | Gleis: G | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 6 | | | Km: 11+997 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 9,0 | 100 | 734 | - | 83,1 | 67,2 | 42,6 | 83,9 | 68,0 | 43,4 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 4,0 | 2,0 | 160 | 411 | - | 71,6 | 58,8 | 50,1 | 71,6 | 58,8 | 50,1 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 81,5 | 61,7 | 60,0 | 77,0 | 57,2 | 55,5 |
| 7 | IC-E | 9,0 | 1,0 | 160 | 336 | - | 79,1 | 60,4 | 50,6 | 72,6 | 53,8 | 44,1 |
| - | Gesamt | 70,0 | 21,0 | - | - | - | 86,9 | 69,9 | 61,0 | 86,0 | 69,8 | 57,2 |
| Schiene- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 11+997 | Standardfahrbahn | - | 160,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6004 | | Gleis: X | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 82,4 | 63,3 | 56,7 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 73,8 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 82,9 | 63,9 | 57,3 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 9+888 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | - | - |
| 11+058 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | 3,0 | -3,0 | - |
| 11+094 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | - | - |
| Strecke 6004 | | Gleis: X | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 11+101 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 80,1 | 63,3 | 56,7 | 77,9 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 71,6 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 80,6 | 63,9 | 57,3 | 77,9 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 11+101 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | | | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6004 | | Gleis: X | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 11+249 | | |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|----------------------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 76,6 | 63,3 | 56,7 | 74,4 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 68,1 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 77,2 | 63,9 | 57,3 | 74,4 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 11+249 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+355 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+397 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+417 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+447 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+579 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+611 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Strecke 6004 | | Gleis: X | | Richtung: GG | | | Abschnitt: 4 | | | Km: 11+871 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 82,4 | 63,3 | 56,7 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 73,8 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 82,9 | 63,9 | 57,3 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 22+680 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6004 | | Gleis: Y | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 82,4 | 63,3 | 56,7 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 73,8 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 82,9 | 63,9 | 57,3 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 20+697 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | - | - |
| 21+867 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | 3,0 | - | -3,0 |
| 21+903 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | - | - |
| Strecke 6004 | | Gleis: Y | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 11+102 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 80,1 | 63,3 | 56,7 | 77,9 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 71,6 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 80,6 | 63,9 | 57,3 | 77,9 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 21+911 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | | | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6004 | | Gleis: Y | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 11+250 | | |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|------------------------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 76,6 | 63,3 | 56,7 | 74,4 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 68,1 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 77,2 | 63,9 | 57,3 | 74,4 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 48+621 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | | | - | | |
| 48+789 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | | | 3,0 -3,0 | | |
| 48+821 | Standardfahrbahn | büG, SsD | - | - | - | - | - | | | - | | |
| 48+950 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | | | 3,0 -3,0 | | |
| 48+980 | Standardfahrbahn | SsD | - | - | - | - | - | | | - | | |
| Strecke 6004 | | Gleis: Y | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 4 | | | Km: 11+884 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | S-Bahn lang | 96,0 | 29,0 | 100 | 138 | - | 82,4 | 63,3 | 56,7 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| 2 | S-Bahn kurz | 27,0 | - | 100 | 69 | - | 73,8 | 54,8 | 48,2 | - | - | - |
| - | Gesamt | 123,0 | 29,0 | - | - | - | 82,9 | 63,9 | 57,3 | 80,2 | 61,1 | 54,5 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 49+255 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6148 | | Gleis: C | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 20,0 | 15,0 | 100 | 734 | - | 81,8 | 67,8 | 32,8 | 83,6 | 69,6 | 34,6 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 5,0 | 3,0 | 120 | 734 | - | 75,8 | 61,8 | 26,8 | 76,6 | 62,6 | 27,6 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 63,0 | 58,4 | 25,8 | 63,0 | 58,4 | 25,8 |
| - | Gesamt | 27,0 | 19,0 | - | - | - | 82,8 | 69,2 | 34,4 | 84,4 | 70,6 | 35,8 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 37+371 | Standardfahrbahn | - | 60,0 | - | - | - | - | | | - | | |
| Strecke 6153 | | Gleis: B | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | - | 1,0 | 100 | 734 | - | - | - | - | 74,4 | 58,5 | 33,9 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 77,6 | 59,1 | 47,2 | 74,6 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 47,0 | 10,0 | - | - | - | 82,3 | 62,3 | 57,5 | 79,8 | 61,5 | 53,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 20+697 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: B+K | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 10+846 | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|-------|---------------------|------|-----------|
| Zugart Name | Anzahl Züge Tag | Anzahl Züge Nacht | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | |
| | | | | | | Tag | | | Nacht | | | |
| | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 24,0 | 14,0 | 100 | 734 | - | 85,2 | 69,3 | 44,7 | 85,8 | 69,9 | 45,3 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 6,0 | 4,0 | 120 | 734 | - | 80,3 | 64,0 | 42,6 | 81,5 | 65,2 | 43,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 67,6 | 55,5 | 44,2 | 67,6 | 55,5 | 44,2 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 77,6 | 59,1 | 47,2 | 74,6 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 79,0 | 28,0 | - | - | - | 87,9 | 71,1 | 58,1 | 87,8 | 71,5 | 54,7 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 21+655 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Strecke 6153 | | Gleis: H | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 10+857 | | |
| Zugart Name | Anzahl Züge Tag | Anzahl Züge Nacht | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | |
| | | | | | | Tag | | | Nacht | | | |
| | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 9,0 | 5,0 | 100 | 734 | - | 80,9 | 65,0 | 40,4 | 81,4 | 65,5 | 40,9 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 77,6 | 59,1 | 47,2 | 74,6 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 59,0 | 16,0 | - | - | - | 85,4 | 67,9 | 57,7 | 84,4 | 67,7 | 53,7 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 21+666 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 21+867 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 21+904 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: H | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 4 | | | Km: 11+102 | | |
|------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 9,0 | 5,0 | 100 | 734 | - | 78,5 | 63,3 | 40,4 | 78,9 | 63,8 | 40,9 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 74,9 | 59,1 | 39,6 | 76,1 | 60,3 | 40,9 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 78,2 | 59,4 | 57,1 | 73,7 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 75,2 | 59,1 | 47,2 | 72,2 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 59,0 | 16,0 | - | - | - | 83,0 | 66,7 | 57,7 | 82,0 | 66,2 | 53,7 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 21+911 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | - |
| Strecke 6153 | | Gleis: H | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 5 | | | Km: 11+250 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 9,0 | 5,0 | 100 | 734 | - | 74,8 | 61,5 | 40,4 | 75,3 | 62,0 | 40,9 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 71,3 | 57,0 | 39,6 | 72,5 | 58,2 | 40,9 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 74,4 | 59,4 | 57,1 | 70,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 71,4 | 59,1 | 47,2 | 68,4 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 59,0 | 16,0 | - | - | - | 79,3 | 65,6 | 57,7 | 78,4 | 64,7 | 53,7 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 22+059 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | - |
| 22+167 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | 3,0 | | -3,0 |
| 22+210 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | - |
| 22+230 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | 3,0 | | -3,0 |
| 22+262 | Standardfahrbahn | büG, SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | - |
| 22+386 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | 3,0 | | -3,0 |
| 22+420 | Standardfahrbahn | SsD | 140,0 | - | - | - | - | | | - | | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6153 | | Gleis: H | | Richtung: RG | | | Abschnitt: 6 | | | Km: 11+849 | | |
|-----------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 9,0 | 5,0 | 100 | 734 | - | 80,9 | 65,0 | 40,4 | 81,4 | 65,5 | 40,9 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 6 | RE1 | 39,0 | 7,0 | 160 | 135 | - | 80,5 | 59,4 | 57,1 | 76,0 | 55,0 | 52,6 |
| 7 | IC-E | 8,0 | 2,0 | 160 | 336 | - | 77,6 | 59,1 | 47,2 | 74,6 | 56,1 | 44,2 |
| - | Gesamt | 59,0 | 16,0 | - | - | - | 85,4 | 67,9 | 57,7 | 84,4 | 67,7 | 53,7 |
| Schiene- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 22+658 | Standardfahrbahn | - | 140,0 | - | - | - | - | | | - | - | - |
| 22+808 | Standardfahrbahn | - | 160,0 | - | - | - | - | | | - | - | - |
| Strecke 6148 | | Gleis: I | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 16,0 | 10,0 | 100 | 734 | - | 81,5 | 66,9 | 35,2 | 82,5 | 67,8 | 36,1 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 5,0 | 3,0 | 120 | 734 | - | 76,5 | 61,8 | 30,1 | 77,3 | 62,6 | 30,9 |
| - | Gesamt | 21,0 | 13,0 | - | - | - | 82,7 | 68,0 | 36,3 | 83,6 | 69,0 | 37,3 |
| Schiene- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 10+809 | Standardfahrbahn | - | 70,0 | - | - | - | - | | | - | - | - |
| 11+056 | Standardfahrbahn | - | 70,0 | - | - | - | - | | | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+092 | Standardfahrbahn | - | 70,0 | - | - | - | - | | | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6148 | | Gleis: I | | Richtung: | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 11+100 | | |
|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|-----------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 16,0 | 10,0 | 100 | 734 | - | 79,1 | 65,6 | 35,2 | 80,0 | 66,6 | 36,1 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 5,0 | 3,0 | 120 | 734 | - | 74,0 | 60,6 | 30,1 | 74,8 | 61,4 | 30,9 |
| - | Gesamt | 21,0 | 13,0 | - | - | - | 80,3 | 66,8 | 36,3 | 81,2 | 67,7 | 37,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrlächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 11+100 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+357 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+400 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+418 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+452 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11+575 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | 3,0 | - | -3,0 |
| 11+610 | Standardfahrbahn | SsD | 70,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Strecke 6148 | | Gleis: I | | Richtung: | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 11+905 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 16,0 | 10,0 | 100 | 734 | - | 81,5 | 66,9 | 35,2 | 82,5 | 67,8 | 36,1 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 5,0 | 3,0 | 120 | 734 | - | 76,5 | 61,8 | 30,1 | 77,3 | 62,6 | 30,9 |
| - | Gesamt | 21,0 | 13,0 | - | - | - | 82,7 | 68,0 | 36,3 | 83,6 | 69,0 | 37,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrlächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 11+905 | Standardfahrbahn | - | 70,0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6149 | | | | | | | | | | | | | Gleis: D | | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|--------------------------|--|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|----------------------------|------|-----------------------------|-------|----------------------------------|------------|--|--|-----------|--|--|--------------|--|--|-----------|--|--|
| | Zugart | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Name | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | | 20,0 | 8,0 | 100 | 734 | - | 81,8 | 67,8 | 32,8 | 80,8 | 66,8 | 31,8 | | | | | | | | | | | |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | | 6,0 | 4,0 | 120 | 734 | - | 76,6 | 62,6 | 27,6 | 77,8 | 63,8 | 28,8 | | | | | | | | | | | |
| - | Gesamt | | 26,0 | 12,0 | - | - | - | 82,9 | 68,9 | 33,9 | 82,6 | 68,6 | 33,6 | | | | | | | | | | | |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | | | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB KLM dB | | | | | | | | | | | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | | - | 60,0 | - | - | - | | | - | | - | | | | | | | | | | | | |
| Strecke 6149 | | | | | | | | | | | | | Gleis: E | | | Richtung: | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 0+813 | | |
| | Zugart | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Name | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | | 14,0 | 5,0 | 100 | 734 | - | 80,2 | 66,3 | 31,2 | 78,8 | 64,8 | 29,8 | | | | | | | | | | | |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | | 4,0 | 3,0 | 120 | 734 | - | 74,8 | 60,8 | 25,8 | 76,6 | 62,6 | 27,6 | | | | | | | | | | | |
| - | Gesamt | | 18,0 | 8,0 | - | - | - | 81,3 | 67,4 | 32,3 | 80,8 | 66,8 | 31,8 | | | | | | | | | | | |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | | | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB KLM dB | | | | | | | | | | | | |
| 0+813 | Standardfahrbahn | | - | 60,0 | - | - | - | | | - | | - | | | | | | | | | | | | |
| Strecke 6149 | | | | | | | | | | | | | Gleis: C+E | | | Richtung: | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 0+866 | | |
| | Zugart | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Name | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | | 34,0 | 20,0 | 100 | 734 | - | 84,1 | 70,1 | 35,1 | 84,8 | 70,8 | 35,8 | | | | | | | | | | | |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | | 9,0 | 6,0 | 120 | 734 | - | 78,3 | 64,3 | 29,3 | 79,6 | 65,6 | 30,6 | | | | | | | | | | | |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 63,0 | 58,4 | 25,8 | 63,0 | 58,4 | 25,8 | | | | | | | | | | | |
| - | Gesamt | | 45,0 | 27,0 | - | - | - | 85,1 | 71,4 | 36,5 | 86,0 | 72,1 | 37,3 | | | | | | | | | | | |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | | | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB KLM dB | | | | | | | | | | | | |
| 0+866 | Standardfahrbahn | | - | 60,0 | - | - | - | | | - | | - | | | | | | | | | | | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Strecke 6149 | | Gleis: M | | Richtung: | | | Abschnitt: 4 | | | Km: 0+932 | | |
|------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|----------------------------------|------|------|
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 10,0 | 7,0 | 100 | 734 | - | 78,8 | 64,8 | 29,8 | 80,2 | 66,3 | 31,2 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 73,6 | 59,6 | 24,6 | 74,8 | 60,8 | 25,8 |
| - | Gesamt | 13,0 | 9,0 | - | - | - | 79,9 | 65,9 | 30,9 | 81,3 | 67,4 | 32,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+932 | Standardfahrbahn | - | 60,0 | - | - | - | - | | | - | | |
| F | | Gleis: F | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 6,0 | 3,0 | 100 | 734 | - | 77,3 | 62,6 | 30,9 | 77,3 | 62,6 | 30,9 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 2,0 | 1,0 | 120 | 734 | - | 72,5 | 57,8 | 26,1 | 72,5 | 57,8 | 26,1 |
| - | Gesamt | 8,0 | 4,0 | - | - | - | 78,5 | 63,8 | 32,2 | 78,5 | 63,8 | 32,2 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | - | 70,0 | - | - | - | - | | | - | | |
| | | Gleis: | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 6,0 | 3,0 | 100 | 734 | - | 79,1 | 63,2 | 38,7 | 79,1 | 63,2 | 38,7 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 2,0 | 1,0 | 120 | 734 | - | 75,5 | 59,2 | 37,8 | 75,5 | 59,2 | 37,8 |
| - | Gesamt | 8,0 | 4,0 | - | - | - | 80,7 | 64,7 | 41,3 | 80,7 | 64,7 | 41,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| L | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|------------------------------------|------|------|
| Gleis: L | | | Richtung: | | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 6,0 | 100 | 734 | - | 83,1 | 67,2 | 42,6 | 82,2 | 66,3 | 41,7 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 68,6 | 55,7 | 47,1 | 68,6 | 55,7 | 47,1 |
| - | Gesamt | 20,0 | 9,0 | - | - | - | 84,2 | 68,4 | 49,0 | 83,8 | 68,0 | 48,9 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |
| L | | | | | | | | | | | | |
| Gleis: | | | Richtung: | | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 15,0 | 6,0 | 100 | 734 | - | 83,1 | 67,2 | 42,6 | 82,2 | 66,3 | 41,7 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 3,0 | 2,0 | 120 | 734 | - | 77,3 | 61,0 | 39,6 | 78,5 | 62,2 | 40,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 68,6 | 55,7 | 47,1 | 68,6 | 55,7 | 47,1 |
| - | Gesamt | 20,0 | 9,0 | - | - | - | 84,2 | 68,4 | 49,0 | 83,8 | 68,0 | 48,9 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - S-Bahn und DB-Strecken**

| Übergang 6149-6153 | | Gleis: K | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|------|---------------------|------|------|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 3 | Güterzug E-Lok 100 | 24,0 | 13,0 | 100 | 734 | - | 85,2 | 69,3 | 44,7 | 85,5 | 69,6 | 45,0 |
| 4 | Güterzug E-Lok 120 | 6,0 | 4,0 | 120 | 734 | - | 80,3 | 64,0 | 42,6 | 81,5 | 65,2 | 43,9 |
| 5 | LICE (ICE 2-Vollzug) 160 | 2,0 | 1,0 | 160 | 411 | - | 68,6 | 55,7 | 47,1 | 68,6 | 55,7 | 47,1 |
| - | Gesamt | 32,0 | 18,0 | - | - | - | 86,5 | 70,5 | 49,9 | 87,0 | 71,1 | 50,3 |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 0+000 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - Tram**

| Bahnhofstr nach Hirtestr | | Gleis: K | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|------------------------------|---|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|-----|----------------------------------|------|-----|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 134,0 | 26,0 | 50 | 31 | - | 75,6 | 51,3 | - | 71,5 | 47,2 | - |
| - | Gesamt | 134,0 | 26,0 | - | - | - | 75,6 | 51,3 | - | 71,5 | 47,2 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Bahnhofstr nach Hirtestr | | Gleis: K | | Richtung: | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 0+062 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 134,0 | 26,0 | 50 | 31 | - | 69,3 | 51,3 | - | 65,2 | 47,2 | - |
| - | Gesamt | 134,0 | 26,0 | - | - | - | 69,3 | 51,3 | - | 65,2 | 47,2 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+062 | Standardfahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Alte Försterei Richtung Süd | | Gleis: K | | Richtung: | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 146,0 | 36,0 | 50 | 31 | - | 76,0 | 51,7 | - | 72,9 | 48,6 | - |
| - | Gesamt | 146,0 | 36,0 | - | - | - | 76,0 | 51,7 | - | 72,9 | 48,6 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB KLM dB | | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - Tram**

| Gleis: K | | Richtung: | | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | | |
|------------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|---------------------|------|-----------|---|
| Zugart Name | Anzahl Züge Tag | Anzahl Züge Nacht | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | |
| | | | | | | Tag | | | Nacht | | | |
| | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 146,0 | 35,0 | 50 | 31 | - | 76,0 | 51,7 | - | 72,8 | 48,5 | - |
| - | Gesamt | 146,0 | 35,0 | - | - | - | 76,0 | 51,7 | - | 72,8 | 48,5 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB | | KLM dB | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Gleis: | | Richtung: bis Seelenbinderstraße | | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | | |
| Zugart Name | Anzahl Züge Tag | Anzahl Züge Nacht | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | |
| | | | | | | Tag | | | Nacht | | | |
| | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 318,0 | 53,0 | 50 | 31 | - | 79,4 | 55,1 | - | 74,6 | 50,3 | - |
| - | Gesamt | 318,0 | 53,0 | - | - | - | 79,4 | 55,1 | - | 74,6 | 50,3 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB | | KLM dB | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Gleis: | | Richtung: ab Seelenbinderstraße | | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 0+253 | | | |
| Zugart Name | Anzahl Züge Tag | Anzahl Züge Nacht | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | | |
| | | | | | | Tag | | | Nacht | | | |
| | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m | |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 222,0 | 28,0 | 50 | 31 | - | 77,8 | 53,5 | - | 71,9 | 47,5 | - |
| - | Gesamt | 222,0 | 28,0 | - | - | - | 77,8 | 53,5 | - | 71,9 | 47,5 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | Brücke KBr dB | | KLM dB | |
| 0+253 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - Tram**

| Bahnhofstr / Mahlsdorfer Str Richtung Nord | | Gleis: | | Richtung: ab Stellingdamm | | | Abschnitt: 3 | | | Km: 0+628 | | |
|--|---|-------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|-----|---------------------|------|-----------|
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 88,0 | 15,0 | 50 | 31 | - | 73,8 | 49,5 | - | 69,1 | 44,8 | - |
| - | Gesamt | 88,0 | 15,0 | - | - | - | 73,8 | 49,5 | - | 69,1 | 44,8 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 0+628 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Mahlsdorfer Str / Bahnhofstr Richtung Süd | | Gleis: | | Richtung: bis Seelenbinderstraße | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 229,0 | 36,0 | 50 | 31 | - | 78,0 | 53,6 | - | 72,9 | 48,6 | - |
| - | Gesamt | 229,0 | 36,0 | - | - | - | 78,0 | 53,6 | - | 72,9 | 48,6 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Mahlsdorfer Str / Bahnhofstr Richtung Süd | | Gleis: | | Richtung: ab Seelenbinderstraße | | | Abschnitt: 2 | | | Km: 0+594 | | |
| Zugart Name | | Anzahl Züge | | Geschwindigkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 325,0 | 60,0 | 50 | 31 | - | 79,5 | 55,2 | - | 75,2 | 50,8 | - |
| - | Gesamt | 325,0 | 60,0 | - | - | - | 79,5 | 55,2 | - | 75,2 | 50,8 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigkeit km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | KLM dB |
| 0+594 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße
Schalltechnische Untersuchung
Zugbelegung und Emissionspegel - Tram**

| Seelenbinderstr nach Bahnhofstr | | Gleis: | | Richtung: ab Seelenbinderstraße | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
|----------------------------------|---|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------|-----|---------------------|------|-----|
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 96,0 | 24,0 | 50 | 31 | - | 74,2 | 49,9 | - | 71,2 | 46,9 | - |
| - | Gesamt | 96,0 | 24,0 | - | - | - | 74,2 | 49,9 | - | 71,2 | 46,9 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |
| Bahnhofstr nach Seelenbinder Str | | Gleis: | | Richtung: ab Seelenbinderstraße | | | Abschnitt: 1 | | | Km: 0+000 | | |
| | Zugart Name | Anzahl Züge | | Geschwin- digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | | Tag | Nacht | | | | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | | | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 9 | Straßenbahn Niederflur Berlin F6 - 6 Achsen | 96,0 | 25,0 | 50 | 31 | - | 74,2 | 49,9 | - | 71,4 | 47,0 | - |
| - | Gesamt | 96,0 | 25,0 | - | - | - | 74,2 | 49,9 | - | 71,4 | 47,0 | - |
| Schienen- kilometer km | Fahrbahnart c1 | Fahrflächen- zustand c2 | Strecken- geschwindigk km/h | Kurvenfahr- geräusch dB | Gleisbrems- geräusch KL dB | Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB | Sonstige Geräusche dB | | | Brücke KBr dB | | |
| 0+000 | Straßenbahn: feste Fahrbahn | - | - | - | - | - | - | | | - | | |



Unterlage 17.1.3

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Immissionspegel

Unterlage 17.1.3.1

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Immissionspegel ohne Lärmschutzmaßnahmen

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Prognose | | IGW-Über. | | Anspruch | |
|---|---------|--------|------|--------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------|-------|----------|-------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1;A | 0+063 | S | EG | M-T | 47,13 | 2,51 | 64 | 0 | 62,0 | 56,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+063 | S | 1.OG | M-T | 47,13 | 5,31 | 64 | 0 | 63,3 | 57,7 | - | - | nein | nein |
| 1;B | 0+083 | O | EG | M-T | 42,24 | 2,61 | 64 | 0 | 54,9 | 49,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+083 | O | 1.OG | M-T | 42,24 | 5,41 | 64 | 0 | 55,5 | 49,9 | - | - | nein | nein |
| 1;C | 0+085 | N | EG | M-T | 30,15 | 2,63 | 64 | 0 | 62,4 | 56,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+085 | N | 1.OG | M-T | 30,15 | 5,43 | 64 | 0 | 63,4 | 57,8 | - | - | nein | nein |
| 1;D | 0+074 | W | 1.OG | M-T | 33,50 | 5,37 | 64 | 0 | 65,2 | 59,6 | 1,2 | - | ja | nein |
| An der Wuhlheide 265 (ggf. zu Verwaltung Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2;A | 0+196 | SO | EG | M-T | 29,95 | 2,27 | 64 | 0 | 55,6 | 50,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+196 | SO | 1.OG | M-T | 29,95 | 5,07 | 64 | 0 | 56,4 | 50,8 | - | - | nein | nein |
| 2;B | 0+224 | NO | EG | M-T | 31,42 | 2,13 | 64 | 0 | 57,3 | 51,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+224 | NO | 1.OG | M-T | 31,42 | 4,93 | 64 | 0 | 59,1 | 53,5 | - | - | nein | nein |
| 2;C | 0+199 | NW | EG | M-T | 21,82 | 2,25 | 64 | 0 | 63,6 | 58,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+199 | NW | 1.OG | M-T | 21,82 | 5,05 | 64 | 0 | 64,6 | 59,0 | 0,6 | - | ja | nein |
| 2;D | 0+172 | SW | EG | M-T | 18,19 | 2,38 | 64 | 0 | 63,7 | 58,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+172 | SW | 1.OG | M-T | 18,19 | 5,18 | 64 | 0 | 64,3 | 58,6 | 0,3 | - | ja | nein |
| Friedenstraße 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3;A | 0+633 | N | EG | WA | 121,98 | 2,51 | 59 | 49 | 50,4 | 44,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 1.OG | WA | 121,98 | 5,31 | 59 | 49 | 51,3 | 45,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 2.OG | WA | 121,98 | 8,11 | 59 | 49 | 52,2 | 46,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 3.OG | WA | 121,98 | 10,91 | 59 | 49 | 53,0 | 47,3 | - | - | nein | nein |
| 3;B | 0+624 | W | EG | WA | 121,77 | 2,47 | 59 | 49 | 50,4 | 44,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+624 | W | 1.OG | WA | 121,77 | 5,27 | 59 | 49 | 51,1 | 45,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+624 | W | 2.OG | WA | 121,77 | 8,07 | 59 | 49 | 51,7 | 46,1 | - | - | nein | nein |
| 3;C | 0+624 | W | 3.OG | WA | 121,77 | 10,87 | 59 | 49 | 52,5 | 46,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | EG | WA | 129,89 | 2,48 | 59 | 49 | 43,8 | 38,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | 1.OG | WA | 129,89 | 5,28 | 59 | 49 | 44,3 | 38,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | 2.OG | WA | 129,89 | 8,08 | 59 | 49 | 44,9 | 39,3 | - | - | nein | nein |
| 0+626 | S | 3.OG | WA | 129,89 | 10,88 | 59 | 49 | 46,0 | 40,3 | - | - | nein | nein | |
| Friedenstraße 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4;A | 0+895 | O | EG | WA | 142,96 | 2,12 | 59 | 49 | 47,1 | 41,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 1.OG | WA | 142,96 | 4,92 | 59 | 49 | 47,8 | 42,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 2.OG | WA | 142,96 | 7,72 | 59 | 49 | 48,9 | 43,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 3.OG | WA | 142,96 | 10,52 | 59 | 49 | 49,5 | 43,7 | - | - | nein | nein |
| 4;B | 0+637 | N | EG | WA | 131,74 | 2,53 | 59 | 49 | 49,4 | 43,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+637 | N | 1.OG | WA | 131,74 | 5,33 | 59 | 49 | 50,3 | 44,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+637 | N | 2.OG | WA | 131,74 | 8,13 | 59 | 49 | 51,3 | 45,6 | - | - | nein | nein |
| 4;C | 0+637 | N | 3.OG | WA | 131,74 | 10,93 | 59 | 49 | 52,2 | 46,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | EG | WA | 136,25 | 2,52 | 59 | 49 | 43,9 | 38,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | 1.OG | WA | 136,25 | 5,32 | 59 | 49 | 44,4 | 38,8 | - | - | nein | nein |
| 4;D | 0+634 | S | 2.OG | WA | 136,25 | 8,12 | 59 | 49 | 45,0 | 39,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | 3.OG | WA | 136,25 | 10,92 | 59 | 49 | 46,3 | 40,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | W | EG | WA | 140,91 | 2,52 | 59 | 49 | 43,3 | 37,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | W | 1.OG | WA | 140,91 | 5,32 | 59 | 49 | 44,0 | 38,4 | - | - | nein | nein |
| 0+634 | W | 2.OG | WA | 140,91 | 8,12 | 59 | 49 | 44,9 | 39,3 | - | - | nein | nein | |
| 0+634 | W | 3.OG | WA | 140,91 | 10,92 | 59 | 49 | 46,6 | 40,9 | - | - | nein | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Prognose | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|--|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Hämmerlingstraße 88 (Nachwuchsleistungszentrum) | | | | | | | | | | | | | | |
| 28;A | 0+682 | S | EG | M-T | 89,78 | 2,71 | 64 | 0 | 46,0 | 40,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+682 | S | 1.OG | M-T | 89,78 | 5,51 | 64 | 0 | 49,1 | 43,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+682 | S | 2.OG | M-T | 89,78 | 8,31 | 64 | 0 | 50,2 | 44,6 | - | - | nein | nein |
| 28;B | 0+694 | O | EG | M-T | 85,60 | 2,83 | 64 | 0 | 54,2 | 48,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+694 | O | 1.OG | M-T | 85,60 | 5,63 | 64 | 0 | 55,0 | 48,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+694 | O | 2.OG | M-T | 85,60 | 8,43 | 64 | 0 | 55,2 | 49,1 | - | - | nein | nein |
| 28;C | 0+708 | O | EG | M-T | 68,51 | 3,17 | 64 | 0 | 59,5 | 53,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+708 | O | 1.OG | M-T | 68,51 | 5,97 | 64 | 0 | 59,4 | 53,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+708 | O | 2.OG | M-T | 68,51 | 8,77 | 64 | 0 | 59,3 | 53,1 | - | - | nein | nein |
| 28;D | 0+710 | N | EG | M-T | 55,50 | 3,21 | 64 | 0 | 61,3 | 55,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+710 | N | 1.OG | M-T | 55,50 | 6,01 | 64 | 0 | 61,9 | 55,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+710 | N | 2.OG | M-T | 55,50 | 8,81 | 64 | 0 | 62,2 | 56,2 | - | - | nein | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen
Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|-----------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Allgemeines Wohngebiet, M_T = Mischgebiet nur Tagnutzung |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert gemäß § 2 16. BImSchV tags/nachts |
| 10-11 | Prognose | Beurteilungspegel Prognose tags/nachts |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts |
| 14-15 | Anspruch | Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach tags/nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV
Bereich Am Bahndamm

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|-----------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | | |
| Am Bahndamm 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71;A | 0+795 | NO | EG | WA | 27,36 | 3,58 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 45,4 | 39,7 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein | |
| 71;A | 0+795 | NO | 1.OG | WA | 27,36 | 6,38 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 45,1 | 39,4 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein | |
| 71;A | 0+795 | NO | 2.OG | WA | 27,36 | 9,18 | 59 | 49 | 41,2 | 34,9 | 46,3 | 40,6 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein | |
| 71;B | 0+791 | NW | EG | WA | 22,02 | 3,65 | 59 | 49 | 55,7 | 49,4 | 64,1 | 58,4 | 8,4 | 9,0 | X | 5,1 | 9,4 | T/N | |
| 71;B | 0+791 | NW | 1.OG | WA | 22,02 | 6,45 | 59 | 49 | 56,5 | 50,2 | 64,7 | 59,1 | 8,2 | 8,9 | X | 5,7 | 10,1 | T/N | |
| 71;B | 0+791 | NW | 2.OG | WA | 22,02 | 9,25 | 59 | 49 | 56,7 | 50,4 | 64,9 | 59,2 | 8,2 | 8,8 | X | 5,9 | 10,2 | T/N | |
| 71;C | 0+795 | SW | EG | WA | 16,73 | 3,58 | 59 | 49 | 59,0 | 52,7 | 67,9 | 62,3 | 8,9 | 9,6 | X | 8,9 | 13,3 | T/N | |
| 71;C | 0+795 | SW | 1.OG | WA | 16,73 | 6,38 | 59 | 49 | 59,3 | 52,9 | 68,3 | 62,7 | 9,0 | 9,8 | X | 9,3 | 13,7 | T/N | |
| 71;C | 0+795 | SW | 2.OG | WA | 16,73 | 9,18 | 59 | 49 | 59,1 | 52,8 | 68,2 | 62,6 | 9,1 | 9,8 | X | 9,2 | 13,6 | T/N | |
| Am Bahndamm 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71a | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 28,28 | 2,14 | 59 | 0 | 43,9 | 37,6 | 48,5 | 42,8 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein | |
| 71a | 0+797 | | (4,8 m) | W_A | 28,28 | 4,94 | 59 | 0 | 44,3 | 37,9 | 48,8 | 43,1 | 4,5 | 5,2 | X | - | - | nein | |
| 71a | 0+797 | | (7,6 m) | W_A | 28,28 | 7,74 | 59 | 0 | 44,8 | 38,4 | 49,2 | 43,5 | 4,4 | 5,1 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 1 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71b | 0+793 | | (2,0 m) | W_A | 35,37 | 2,19 | 59 | 0 | 49,9 | 43,5 | 58,2 | 52,6 | 8,3 | 9,1 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72;A | 0+802 | NO | EG | WA | 27,42 | 3,35 | 59 | 49 | 41,0 | 34,6 | 47,3 | 41,7 | 6,3 | 7,1 | X | - | - | nein | |
| 72;A | 0+802 | NO | 1.OG | WA | 27,42 | 6,15 | 59 | 49 | 40,8 | 34,4 | 46,6 | 41,0 | 5,8 | 6,6 | X | - | - | nein | |
| 72;A | 0+802 | NO | 2.OG | WA | 27,42 | 8,95 | 59 | 49 | 41,5 | 35,2 | 47,6 | 41,9 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | nein | |
| 72;B | 0+802 | SW | EG | WA | 16,76 | 3,35 | 59 | 49 | 58,9 | 52,6 | 67,7 | 62,1 | 8,8 | 9,5 | X | 8,7 | 13,1 | T/N | |
| 72;B | 0+802 | SW | 1.OG | WA | 16,76 | 6,15 | 59 | 49 | 59,1 | 52,8 | 68,2 | 62,6 | 9,1 | 9,8 | X | 9,2 | 13,6 | T/N | |
| 72;B | 0+802 | SW | 2.OG | WA | 16,76 | 8,95 | 59 | 49 | 59,0 | 52,6 | 68,1 | 62,5 | 9,1 | 9,9 | X | 9,1 | 13,5 | T/N | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. 1 | Station km 2 | HFront 3 | SW 4 | Nutz 5 | SA m 6 | H I-A m 7 | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. 16 | IGW-Über. | | Anspruch LSM 19 | |
|-----------------------------|--------------------|-------------|---------|-----------|--------------|-----------------|----------------------|------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|--|
| | | | | | | | Tag in dB(A) 8 | Nacht 9 | Tag in dB(A) 10 | Nacht 11 | Tag in dB(A) 12 | Nacht 13 | Tag in dB(A) 14 | Nacht 15 | | Tag in dB(A) 17 | Nacht 18 | | |
| Am Bahndamm 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72a | 0+800 | | (2,0 m) | W_A | 28,48 | 2,06 | 59 | 0 | 43,9 | 37,5 | 49,0 | 43,3 | 5,1 | 5,8 | X | - | - | nein | |
| 72a | 0+800 | | (4,8 m) | W_A | 28,48 | 4,86 | 59 | 0 | 44,1 | 37,8 | 49,3 | 43,6 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein | |
| 72a | 0+800 | | (7,6 m) | W_A | 28,48 | 7,66 | 59 | 0 | 44,3 | 37,9 | 49,4 | 43,7 | 5,1 | 5,8 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 3 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72b | 0+801 | | (2,0 m) | W_A | 35,70 | 2,12 | 59 | 0 | 45,3 | 39,0 | 51,7 | 45,9 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73;A | 0+809 | NO | EG | WA | 27,47 | 3,36 | 59 | 49 | 42,4 | 36,1 | 48,1 | 42,5 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein | |
| 73;A | 0+809 | NO | 1.OG | WA | 27,47 | 6,16 | 59 | 49 | 42,1 | 35,8 | 47,0 | 41,4 | 4,9 | 5,6 | X | - | - | nein | |
| 73;A | 0+809 | NO | 2.OG | WA | 27,47 | 8,96 | 59 | 49 | 42,6 | 36,2 | 47,8 | 42,1 | 5,2 | 5,9 | X | - | - | nein | |
| 73;B | 0+809 | SW | EG | WA | 16,78 | 3,36 | 59 | 49 | 58,8 | 52,4 | 67,5 | 61,9 | 8,7 | 9,5 | X | 8,5 | 12,9 | T/N | |
| 73;B | 0+809 | SW | 1.OG | WA | 16,78 | 6,16 | 59 | 49 | 58,9 | 52,6 | 68,1 | 62,5 | 9,2 | 9,9 | X | 9,1 | 13,5 | T/N | |
| 73;B | 0+809 | SW | 2.OG | WA | 16,78 | 8,96 | 59 | 49 | 58,8 | 52,4 | 67,9 | 62,2 | 9,1 | 9,8 | X | 8,9 | 13,2 | T/N | |
| Am Bahndamm 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73a | 0+811 | | (2,0 m) | W_A | 28,38 | 1,88 | 59 | 0 | 44,9 | 38,6 | 50,2 | 44,5 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein | |
| 73a | 0+811 | | (4,8 m) | W_A | 28,38 | 4,68 | 59 | 0 | 45,1 | 38,8 | 50,5 | 44,8 | 5,4 | 6,0 | X | - | - | nein | |
| 73a | 0+811 | | (7,6 m) | W_A | 28,38 | 7,48 | 59 | 0 | 45,0 | 38,7 | 50,0 | 44,4 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 5 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73b | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 35,66 | 1,86 | 59 | 0 | 45,5 | 39,1 | 52,9 | 47,2 | 7,4 | 8,1 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74;A | 0+816 | NO | EG | WA | 27,52 | 3,32 | 59 | 49 | 43,2 | 36,9 | 48,9 | 43,2 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein | |
| 74;A | 0+816 | NO | 1.OG | WA | 27,52 | 6,12 | 59 | 49 | 42,9 | 36,6 | 48,4 | 42,8 | 5,5 | 6,2 | X | - | - | nein | |
| 74;A | 0+816 | NO | 2.OG | WA | 27,52 | 8,92 | 59 | 49 | 43,2 | 36,9 | 49,0 | 43,3 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. 1 | Station km 2 | HFront 3 | SW 4 | Nutz 5 | SA m 6 | H I-A m 7 | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. 16 | IGW-Über. | | Anspruch LSM 19 | |
|----------------------|--------------------|-------------|---------|-----------|--------------|-----------------|----------------------|------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|--|
| | | | | | | | Tag in dB(A) 8 | Nacht 9 | Tag in dB(A) 10 | Nacht 11 | Tag in dB(A) 12 | Nacht 13 | Tag in dB(A) 14 | Nacht 15 | | Tag in dB(A) 17 | Nacht 18 | | |
| 74;B | 0+816 | SW | EG | WA | 16,81 | 3,32 | 59 | 49 | 58,7 | 52,4 | 67,3 | 61,7 | 8,6 | 9,3 | X | 8,3 | 12,7 | T/N | |
| 74;B | 0+816 | SW | 1.OG | WA | 16,81 | 6,12 | 59 | 49 | 58,8 | 52,4 | 67,9 | 62,3 | 9,1 | 9,9 | X | 8,9 | 13,3 | T/N | |
| 74;B | 0+816 | SW | 2.OG | WA | 16,81 | 8,92 | 59 | 49 | 58,6 | 52,3 | 67,6 | 62,0 | 9,0 | 9,7 | X | 8,6 | 13,0 | T/N | |
| Am Bahndamm 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74a | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 28,40 | 1,78 | 59 | 0 | 45,0 | 38,7 | 50,6 | 44,9 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein | |
| 74a | 0+814 | | (4,8 m) | W_A | 28,40 | 4,58 | 59 | 0 | 45,1 | 38,8 | 50,8 | 45,2 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein | |
| 74a | 0+814 | | (7,6 m) | W_A | 28,40 | 7,38 | 59 | 0 | 45,1 | 38,8 | 50,6 | 44,9 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 7 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74b | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 35,78 | 1,70 | 59 | 0 | 46,7 | 40,3 | 53,7 | 48,1 | 7,0 | 7,8 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75;A | 0+823 | NO | EG | WA | 27,58 | 3,04 | 59 | 49 | 43,0 | 36,7 | 49,7 | 44,1 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein | |
| 75;A | 0+823 | NO | 1.OG | WA | 27,58 | 5,84 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 49,3 | 43,7 | 6,6 | 7,3 | X | - | - | nein | |
| 75;A | 0+823 | NO | 2.OG | WA | 27,58 | 8,64 | 59 | 49 | 43,0 | 36,7 | 49,7 | 44,1 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein | |
| 75;A | 0+823 | NO | 3.OG | WA | 27,58 | 11,44 | 59 | 49 | 43,8 | 37,5 | 50,9 | 45,2 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein | |
| 75;B | 0+823 | SW | EG | WA | 16,84 | 3,04 | 59 | 49 | 58,6 | 52,2 | 66,9 | 61,3 | 8,3 | 9,1 | X | 7,9 | 12,3 | T/N | |
| 75;B | 0+823 | SW | 1.OG | WA | 16,84 | 5,84 | 59 | 49 | 58,6 | 52,3 | 67,7 | 62,0 | 9,1 | 9,7 | X | 8,7 | 13,0 | T/N | |
| 75;B | 0+823 | SW | 2.OG | WA | 16,84 | 8,64 | 59 | 49 | 58,4 | 52,1 | 67,3 | 61,7 | 8,9 | 9,6 | X | 8,3 | 12,7 | T/N | |
| 75;B | 0+823 | SW | 3.OG | WA | 16,84 | 11,44 | 59 | 49 | 58,2 | 51,8 | 67,0 | 61,4 | 8,8 | 9,6 | X | 8,0 | 12,4 | T/N | |
| Am Bahndamm 9 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75a | 0+825 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,64 | 59 | 0 | 45,8 | 39,5 | 52,2 | 46,5 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein | |
| 75a | 0+825 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,44 | 59 | 0 | 45,5 | 39,2 | 52,5 | 46,8 | 7,0 | 7,6 | X | - | - | nein | |
| 75a | 0+825 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,24 | 59 | 0 | 45,1 | 38,7 | 51,9 | 46,3 | 6,8 | 7,6 | X | - | - | nein | |
| Am Bahndamm 9 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 75b | 0+822 | | (2,0 m) | W_A | 35,82 | 1,74 | 59 | 0 | 47,2 | 40,8 | 54,4 | 48,8 | 7,2 | 8,0 | X | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Am Bahndamm 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76;A | 0+836 | SO | EG | WA | 22,28 | 2,93 | 59 | 49 | 53,6 | 47,3 | 61,3 | 55,6 | 7,7 | 8,3 | X | 2,3 | 6,6 | T/N |
| 76;A | 0+836 | SO | 1.OG | WA | 22,28 | 5,73 | 59 | 49 | 53,9 | 47,6 | 62,2 | 56,6 | 8,3 | 9,0 | X | 3,2 | 7,6 | T/N |
| 76;A | 0+836 | SO | 2.OG | WA | 22,28 | 8,53 | 59 | 49 | 53,9 | 47,6 | 62,2 | 56,6 | 8,3 | 9,0 | X | 3,2 | 7,6 | T/N |
| 76;B | 0+831 | NO | EG | WA | 27,64 | 2,95 | 59 | 49 | 43,3 | 36,9 | 48,9 | 43,3 | 5,6 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 76;B | 0+831 | NO | 1.OG | WA | 27,64 | 5,75 | 59 | 49 | 43,5 | 37,1 | 49,5 | 43,8 | 6,0 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 76;B | 0+831 | NO | 2.OG | WA | 27,64 | 8,55 | 59 | 49 | 42,6 | 36,3 | 49,4 | 43,8 | 6,8 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 76;C | 0+831 | SW | EG | WA | 16,87 | 2,95 | 59 | 49 | 58,5 | 52,1 | 66,7 | 61,1 | 8,2 | 9,0 | X | 7,7 | 12,1 | T/N |
| 76;C | 0+831 | SW | 1.OG | WA | 16,87 | 5,75 | 59 | 49 | 58,5 | 52,2 | 67,4 | 61,8 | 8,9 | 9,6 | X | 8,4 | 12,8 | T/N |
| 76;C | 0+831 | SW | 2.OG | WA | 16,87 | 8,55 | 59 | 49 | 58,3 | 52,0 | 67,0 | 61,4 | 8,7 | 9,4 | X | 8,0 | 12,4 | T/N |
| Am Bahndamm 11 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76a | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,45 | 59 | 0 | 45,6 | 39,3 | 52,4 | 46,7 | 6,8 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 76a | 0+828 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,25 | 59 | 0 | 45,5 | 39,2 | 52,6 | 46,9 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 76a | 0+828 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,05 | 59 | 0 | 44,7 | 38,4 | 51,8 | 46,1 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein |
| Am Bahndamm 11 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76b | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 34,31 | 1,53 | 59 | 0 | 48,4 | 42,0 | 55,5 | 49,9 | 7,1 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76c | 0+845 | | (2,0 m) | W_A | 38,57 | 0,05 | 59 | 0 | 50,7 | 44,4 | 58,7 | 53,1 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76d | 0+848 | | (2,0 m) | W_A | 19,06 | 1,67 | 59 | 0 | 57,6 | 51,3 | 64,9 | 59,3 | 7,3 | 8,0 | X | 5,9 | - | T |
| Am Bahndamm 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 77;A | 1+218 | S | EG | WA | 19,62 | 2,96 | 59 | 49 | 64,5 | 58,2 | 66,9 | 61,3 | 2,4 | 3,1 | X | 7,9 | 12,3 | T/N |
| 77;A | 1+218 | S | 1.OG | WA | 19,62 | 6,16 | 59 | 49 | 65,2 | 58,8 | 67,4 | 61,8 | 2,2 | 3,0 | X | 8,4 | 12,8 | T/N |
| 77;A | 1+218 | S | 2.OG | WA | 19,62 | 9,36 | 59 | 49 | 64,9 | 58,5 | 67,2 | 61,5 | 2,3 | 3,0 | X | 8,2 | 12,5 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|-------------------------------|---------|--------|------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | | |
| Am Bahndamm 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 78;A | 1+232 | N | EG | WA | 31,50 | 3,03 | 59 | 49 | 38,2 | 31,8 | 40,9 | 35,3 | 2,7 | 3,5 | X | - | - | nein | |
| 78;A | 1+232 | N | 1.OG | WA | 31,50 | 6,23 | 59 | 49 | 38,5 | 32,1 | 42,1 | 36,4 | 3,6 | 4,3 | X | - | - | nein | |
| 78;A | 1+232 | N | 2.OG | WA | 31,50 | 9,43 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 44,3 | 38,6 | 4,1 | 4,7 | X | - | - | nein | |
| 78;B | 1+231 | S | EG | WA | 19,68 | 3,03 | 59 | 49 | 64,7 | 58,4 | 66,7 | 61,0 | 2,0 | 2,6 | X | 7,7 | 12,0 | T/N | |
| 78;B | 1+231 | S | 1.OG | WA | 19,68 | 6,23 | 59 | 49 | 65,4 | 59,0 | 67,1 | 61,5 | 1,7 | 2,5 | X | 8,1 | 12,5 | T/N | |
| 78;B | 1+231 | S | 2.OG | WA | 19,68 | 9,43 | 59 | 49 | 65,1 | 58,7 | 66,9 | 61,3 | 1,8 | 2,6 | X | 7,9 | 12,3 | T/N | |
| Am Bahndamm 37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 79;A | 1+246 | N | EG | WA | 31,49 | 3,10 | 59 | 49 | 38,1 | 31,8 | 41,2 | 35,6 | 3,1 | 3,8 | X | - | - | nein | |
| 79;A | 1+246 | N | 1.OG | WA | 31,49 | 6,30 | 59 | 49 | 38,5 | 32,2 | 42,5 | 36,8 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein | |
| 79;A | 1+246 | N | 2.OG | WA | 31,49 | 9,50 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 44,5 | 38,9 | 4,4 | 5,1 | X | - | - | nein | |
| 79;B | 1+246 | S | EG | WA | 19,71 | 3,10 | 59 | 49 | 64,8 | 58,4 | 66,5 | 60,9 | 1,7 | 2,5 | X | 7,5 | 11,9 | T/N | |
| 79;B | 1+246 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,30 | 59 | 49 | 65,4 | 59,0 | 66,9 | 61,3 | 1,5 | 2,3 | X | 7,9 | 12,3 | T/N | |
| 79;B | 1+246 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,50 | 59 | 49 | 65,0 | 58,7 | 66,6 | 61,0 | 1,6 | 2,3 | X | 7,6 | 12,0 | T/N | |
| Am Bahndamm 39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80;A | 1+260 | N | EG | WA | 31,48 | 3,17 | 59 | 49 | 37,7 | 31,3 | 40,1 | 34,5 | 2,4 | 3,2 | X | - | - | nein | |
| 80;A | 1+260 | N | 1.OG | WA | 31,48 | 6,37 | 59 | 49 | 38,0 | 31,7 | 41,1 | 35,4 | 3,1 | 3,7 | X | - | - | nein | |
| 80;A | 1+260 | N | 2.OG | WA | 31,48 | 9,57 | 59 | 49 | 39,6 | 33,2 | 43,2 | 37,6 | 3,6 | 4,4 | X | - | - | nein | |
| 80;B | 1+259 | S | EG | WA | 19,71 | 3,17 | 59 | 49 | 64,5 | 58,1 | 66,3 | 60,7 | 1,8 | 2,6 | X | 7,3 | 11,7 | T/N | |
| 80;B | 1+259 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,37 | 59 | 49 | 65,0 | 58,7 | 66,6 | 61,0 | 1,6 | 2,3 | X | 7,6 | 12,0 | T/N | |
| 80;B | 1+259 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,57 | 59 | 49 | 64,7 | 58,3 | 66,2 | 60,6 | 1,5 | 2,3 | X | 7,2 | 11,6 | T/N | |
| Mahlsdorfer Straße 110 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 108;A | 1+280 | SO | EG | WA | 28,28 | 3,22 | 59 | 49 | 54,8 | 48,5 | 56,7 | 51,1 | 1,9 | 2,6 | X | - | 2,1 | N | |
| 108;A | 1+280 | SO | 1.OG | WA | 28,28 | 6,42 | 59 | 49 | 56,4 | 50,1 | 57,9 | 52,3 | 1,5 | 2,2 | X | - | 3,3 | N | |
| 108;A | 1+280 | SO | 2.OG | WA | 28,28 | 9,62 | 59 | 49 | 56,2 | 49,9 | 57,6 | 52,0 | 1,4 | 2,1 | X | - | 3,0 | N | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|-----------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | | |
| 108;B | 1+272 | NW | EG | WA | 35,34 | 3,23 | 59 | 49 | 38,1 | 31,8 | 41,2 | 35,6 | 3,1 | 3,8 | X | - | - | nein | |
| 108;B | 1+272 | NW | 1.OG | WA | 35,34 | 6,43 | 59 | 49 | 38,7 | 32,4 | 42,7 | 37,1 | 4,0 | 4,7 | X | - | - | nein | |
| 108;B | 1+272 | NW | 2.OG | WA | 35,34 | 9,63 | 59 | 49 | 40,6 | 34,2 | 44,9 | 39,3 | 4,3 | 5,1 | X | - | - | nein | |
| 108;C | 1+272 | S | EG | WA | 21,64 | 3,23 | 59 | 49 | 62,8 | 56,4 | 64,6 | 59,0 | 1,8 | 2,6 | X | 5,6 | 10,0 | T/N | |
| 108;C | 1+272 | S | 1.OG | WA | 21,64 | 6,43 | 59 | 49 | 63,5 | 57,1 | 65,0 | 59,4 | 1,5 | 2,3 | X | 6,0 | 10,4 | T/N | |
| 108;C | 1+272 | S | 2.OG | WA | 21,64 | 9,63 | 59 | 49 | 63,3 | 56,9 | 64,8 | 59,1 | 1,5 | 2,2 | X | 5,8 | 10,1 | T/N | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200a | 0+861 | | (2,0 m) | EG | 16,30 | 1,64 | 64 | 0 | 58,8 | 52,4 | 65,8 | 60,2 | 7,0 | 7,8 | X | 1,8 | - | T | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200b | 0+881 | | (2,0 m) | EG | 17,39 | 0,26 | 64 | 0 | 58,0 | 51,6 | 64,1 | 58,5 | 6,1 | 6,9 | X | 0,1 | - | T | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200c | 0+906 | | (2,0 m) | EG | 20,88 | 0,07 | 64 | 0 | 56,7 | 50,4 | 63,3 | 57,6 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200d | 0+920 | | (2,0 m) | EG | 22,68 | -0,35 | 64 | 0 | 56,3 | 50,0 | 63,0 | 57,4 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200e | 0+935 | | (2,0 m) | EG | 22,86 | -0,22 | 64 | 0 | 55,8 | 49,5 | 62,8 | 57,2 | 7,0 | 7,7 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200f | 0+947 | | (2,0 m) | EG | 32,43 | -0,19 | 64 | 0 | 53,7 | 47,3 | 61,4 | 55,8 | 7,7 | 8,5 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200g | 0+883 | | (2,0 m) | EG | 29,40 | -0,40 | 64 | 0 | 54,3 | 47,9 | 61,4 | 55,8 | 7,1 | 7,9 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200h | 0+898 | | (2,0 m) | EG | 30,09 | -0,26 | 64 | 0 | 54,2 | 47,9 | 61,6 | 55,9 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200i | 0+911 | | (2,0 m) | EG | 34,81 | -0,28 | 64 | 0 | 52,9 | 46,6 | 60,4 | 54,8 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|----------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|--|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | |
| KGA "Am Bahndamm" 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200j | 0+927 | | (2,0 m) | EG | 45,51 | -0,21 | 64 | 0 | 51,5 | 45,2 | 59,1 | 53,5 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200k | 0+951 | | (2,0 m) | EG | 47,43 | 0,30 | 64 | 0 | 51,2 | 44,9 | 58,9 | 53,2 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200l | 0+896 | | (2,0 m) | EG | 37,92 | -0,71 | 64 | 0 | 52,5 | 46,1 | 60,0 | 54,4 | 7,5 | 8,3 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200m | 0+877 | | (2,0 m) | EG | 38,97 | -0,26 | 64 | 0 | 52,1 | 45,8 | 59,9 | 54,3 | 7,8 | 8,5 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200n | 0+893 | | (2,0 m) | EG | 47,44 | -0,27 | 64 | 0 | 51,4 | 45,1 | 59,0 | 53,4 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200o | 0+873 | | (2,0 m) | EG | 45,56 | -0,39 | 64 | 0 | 51,0 | 44,7 | 58,7 | 53,1 | 7,7 | 8,4 | X | - | - | nein | |
| KGA "Am Bahndamm" 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 200p | 0+886 | | (2,0 m) | EG | 53,87 | -0,29 | 64 | 0 | 50,2 | 43,9 | 58,1 | 52,5 | 7,9 | 8,6 | X | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV
 Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 5 / Hämmerlingstraße 89 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5;A | 0+907 | O | EG | WA | 94,73 | 3,17 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 44,2 | 38,5 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 5;A | 0+907 | O | 1.OG | WA | 94,73 | 5,97 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 45,8 | 40,0 | 3,8 | 4,3 | X | - | - | nein |
| 5;A | 0+907 | O | 2.OG | WA | 94,73 | 8,77 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 47,2 | 41,4 | 3,6 | 4,1 | X | - | - | nein |
| 5;B | 0+899 | N | EG | WA | 92,54 | 3,13 | 59 | 49 | 39,7 | 33,4 | 45,5 | 39,8 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 5;B | 0+899 | N | 1.OG | WA | 92,54 | 5,93 | 59 | 49 | 41,8 | 35,5 | 47,1 | 41,4 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 5;B | 0+899 | N | 2.OG | WA | 92,54 | 8,73 | 59 | 49 | 43,1 | 36,8 | 49,0 | 43,3 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 5;C | 0+889 | N | EG | WA | 98,19 | 3,18 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 47,2 | 41,4 | 4,5 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 5;C | 0+889 | N | 1.OG | WA | 98,19 | 5,98 | 59 | 49 | 43,7 | 37,3 | 48,5 | 42,8 | 4,8 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 5;C | 0+889 | N | 2.OG | WA | 98,19 | 8,78 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 50,1 | 44,3 | 5,2 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 5;D | 0+889 | W | EG | WA | 105,78 | 3,18 | 59 | 49 | 40,9 | 34,6 | 48,3 | 42,6 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 5;D | 0+889 | W | 1.OG | WA | 105,78 | 5,98 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 49,4 | 43,7 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 5;D | 0+889 | W | 2.OG | WA | 105,78 | 8,78 | 59 | 49 | 42,6 | 36,3 | 50,4 | 44,7 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 5;E | 0+900 | S | EG | WA | 105,05 | 3,13 | 59 | 49 | 38,3 | 32,1 | 44,7 | 39,1 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 5;E | 0+900 | S | 1.OG | WA | 105,05 | 5,93 | 59 | 49 | 39,2 | 33,0 | 45,8 | 40,1 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 5;E | 0+900 | S | 2.OG | WA | 105,05 | 8,73 | 59 | 49 | 40,4 | 34,1 | 47,0 | 41,3 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 5;F | 0+905 | S | EG | WA | 102,44 | 3,16 | 59 | 49 | 34,7 | 28,6 | 43,6 | 37,9 | 8,9 | 9,3 | X | - | - | nein |
| 5;F | 0+905 | S | 1.OG | WA | 102,44 | 5,96 | 59 | 49 | 36,1 | 30,0 | 44,8 | 39,2 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | nein |
| 5;F | 0+905 | S | 2.OG | WA | 102,44 | 8,76 | 59 | 49 | 37,8 | 31,7 | 46,1 | 40,5 | 8,3 | 8,8 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6;A | 0+912 | N | EG | WA | 79,70 | 2,66 | 59 | 49 | 44,9 | 38,5 | 48,1 | 42,3 | 3,2 | 3,8 | X | - | - | nein |
| 6;A | 0+912 | N | 1.OG | WA | 79,70 | 5,46 | 59 | 49 | 46,5 | 40,2 | 49,4 | 43,6 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 6;A | 0+912 | N | 2.OG | WA | 79,70 | 8,26 | 59 | 49 | 47,0 | 40,7 | 50,1 | 44,3 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 6;B | 0+912 | W | EG | WA | 87,69 | 2,66 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 45,4 | 39,7 | 4,8 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 6;B | 0+912 | W | 1.OG | WA | 87,69 | 5,46 | 59 | 49 | 43,8 | 37,4 | 47,9 | 42,1 | 4,1 | 4,7 | X | - | - | nein |
| 6;B | 0+912 | W | 2.OG | WA | 87,69 | 8,26 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 49,5 | 43,8 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 6;C | 0+920 | S | EG | WA | 94,74 | 2,70 | 59 | 49 | 35,4 | 29,1 | 43,7 | 38,1 | 8,3 | 9,0 | X | - | - | nein |
| 6;C | 0+920 | S | 1.OG | WA | 94,74 | 5,50 | 59 | 49 | 36,9 | 30,6 | 45,1 | 39,5 | 8,2 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 6;C | 0+920 | S | 2.OG | WA | 94,74 | 8,30 | 59 | 49 | 38,5 | 32,3 | 46,6 | 41,0 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7;A | 0+929 | O | EG | WA | 79,36 | 2,51 | 59 | 49 | 40,7 | 34,4 | 44,1 | 38,3 | 3,4 | 3,9 | X | - | - | nein |
| 7;A | 0+929 | O | 1.OG | WA | 79,36 | 5,31 | 59 | 49 | 41,2 | 34,9 | 45,0 | 39,2 | 3,8 | 4,3 | X | - | - | nein |
| 7;A | 0+929 | O | 2.OG | WA | 79,36 | 8,11 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 45,8 | 40,0 | 3,8 | 4,3 | X | - | - | nein |
| 7;B | 0+923 | N | EG | WA | 74,40 | 2,48 | 59 | 49 | 45,6 | 39,2 | 49,0 | 43,2 | 3,4 | 4,0 | X | - | - | nein |
| 7;B | 0+923 | N | 1.OG | WA | 74,40 | 5,28 | 59 | 49 | 46,0 | 39,6 | 49,3 | 43,4 | 3,3 | 3,8 | X | - | - | nein |
| 7;B | 0+923 | N | 2.OG | WA | 74,40 | 8,08 | 59 | 49 | 46,1 | 39,7 | 50,1 | 44,3 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 7;C | 0+928 | S | EG | WA | 91,08 | 2,51 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 43,5 | 37,9 | 8,7 | 9,4 | X | - | - | nein |
| 7;C | 0+928 | S | 1.OG | WA | 91,08 | 5,31 | 59 | 49 | 36,3 | 30,1 | 44,8 | 39,2 | 8,5 | 9,1 | X | - | - | nein |
| 7;C | 0+928 | S | 2.OG | WA | 91,08 | 8,11 | 59 | 49 | 38,0 | 31,7 | 46,1 | 40,5 | 8,1 | 8,8 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8;A | 0+933 | N | EG | WA | 106,87 | 2,60 | 59 | 49 | 36,7 | 30,5 | 45,0 | 39,4 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 8;A | 0+933 | N | 1.OG | WA | 106,87 | 5,40 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 46,3 | 40,6 | 7,7 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 8;A | 0+933 | N | 2.OG | WA | 106,87 | 8,20 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 47,7 | 42,1 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 8;B | 0+937 | S | EG | WA | 116,28 | 2,61 | 59 | 49 | 34,1 | 27,9 | 40,7 | 35,1 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 8;B | 0+937 | S | 1.OG | WA | 116,28 | 5,41 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 42,5 | 36,9 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 8;B | 0+937 | S | 2.OG | WA | 116,28 | 8,21 | 59 | 49 | 37,4 | 31,1 | 44,7 | 39,0 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9;A | 0+936 | N | EG | WA | 68,70 | 2,75 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 48,1 | 42,3 | 3,2 | 3,7 | X | - | - | nein |
| 9;A | 0+936 | N | 1.OG | WA | 68,70 | 5,55 | 59 | 49 | 45,2 | 38,9 | 48,8 | 43,0 | 3,6 | 4,1 | X | - | - | nein |
| 9;A | 0+936 | N | 2.OG | WA | 68,70 | 8,35 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 49,7 | 43,9 | 4,2 | 4,7 | X | - | - | nein |
| 9;B | 0+936 | W | EG | WA | 76,40 | 2,75 | 59 | 49 | 40,0 | 33,6 | 45,1 | 39,4 | 5,1 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 9;B | 0+936 | W | 1.OG | WA | 76,40 | 5,55 | 59 | 49 | 40,8 | 34,4 | 45,7 | 40,0 | 4,9 | 5,6 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 9;B | 0+936 | W | 2.OG | WA | 76,40 | 8,35 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 47,3 | 41,6 | 6,0 | 6,6 | X | - | - | nein |
| 9;C | 0+943 | S | EG | WA | 83,06 | 2,79 | 59 | 49 | 33,1 | 26,9 | 42,8 | 37,2 | 9,7 | 10,3 | X | - | - | nein |
| 9;C | 0+943 | S | 1.OG | WA | 83,06 | 5,59 | 59 | 49 | 34,7 | 28,4 | 44,3 | 38,7 | 9,6 | 10,3 | X | - | - | nein |
| 9;C | 0+943 | S | 2.OG | WA | 83,06 | 8,39 | 59 | 49 | 36,1 | 29,9 | 45,7 | 40,1 | 9,6 | 10,2 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10;A | 0+953 | O | EG | WA | 103,71 | 2,86 | 59 | 49 | 34,4 | 28,2 | 40,9 | 35,2 | 6,5 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 10;A | 0+953 | O | 1.OG | WA | 103,71 | 5,66 | 59 | 49 | 36,0 | 29,8 | 42,4 | 36,8 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 10;A | 0+953 | O | 2.OG | WA | 103,71 | 8,46 | 59 | 49 | 37,5 | 31,4 | 44,6 | 38,9 | 7,1 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 10;B | 0+945 | N | EG | WA | 101,17 | 2,82 | 59 | 49 | 35,2 | 29,0 | 44,5 | 38,8 | 9,3 | 9,8 | X | - | - | nein |
| 10;B | 0+945 | N | 1.OG | WA | 101,17 | 5,62 | 59 | 49 | 36,2 | 30,0 | 45,4 | 39,7 | 9,2 | 9,7 | X | - | - | nein |
| 10;B | 0+945 | N | 2.OG | WA | 101,17 | 8,42 | 59 | 49 | 37,5 | 31,3 | 46,5 | 40,9 | 9,0 | 9,6 | X | - | - | nein |
| 10;C | 0+951 | S | 1.OG | WA | 111,21 | 5,65 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 42,4 | 36,7 | 7,5 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 10;C | 0+951 | S | 2.OG | WA | 111,21 | 8,45 | 59 | 49 | 36,8 | 30,6 | 44,6 | 38,9 | 7,8 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11;A | 0+953 | O | EG | WA | 70,73 | 2,83 | 59 | 49 | 35,9 | 29,6 | 42,6 | 37,0 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 11;A | 0+953 | O | 1.OG | WA | 70,73 | 5,63 | 59 | 49 | 37,8 | 31,6 | 44,6 | 38,9 | 6,8 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 11;A | 0+953 | O | 2.OG | WA | 70,73 | 8,43 | 59 | 49 | 39,7 | 33,4 | 46,4 | 40,7 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 11;A | 0+953 | O | 3.OG | WA | 70,73 | 11,23 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 48,0 | 42,3 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 11;B | 0+947 | N | 1.OG | WA | 66,45 | 5,59 | 59 | 49 | 44,9 | 38,5 | 49,0 | 43,2 | 4,1 | 4,7 | X | - | - | nein |
| 11;B | 0+947 | N | 2.OG | WA | 66,45 | 8,39 | 59 | 49 | 45,5 | 39,1 | 50,0 | 44,2 | 4,5 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 11;B | 0+947 | N | 3.OG | WA | 66,45 | 11,19 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 50,8 | 45,1 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 11;C | 0+952 | S | 2.OG | WA | 78,91 | 8,42 | 59 | 49 | 37,7 | 31,5 | 45,8 | 40,2 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 11;C | 0+952 | S | 3.OG | WA | 78,91 | 11,22 | 59 | 49 | 40,0 | 33,8 | 47,2 | 41,6 | 7,2 | 7,8 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12;A | 0+960 | N | EG | WA | 94,12 | 2,77 | 59 | 49 | 35,4 | 29,2 | 43,8 | 38,2 | 8,4 | 9,0 | X | - | - | nein |
| 12;A | 0+960 | N | 1.OG | WA | 94,12 | 5,57 | 59 | 49 | 37,0 | 30,8 | 45,1 | 39,4 | 8,1 | 8,6 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 12;A | 0+960 | N | 2.OG | WA | 94,12 | 8,37 | 59 | 49 | 37,8 | 31,6 | 45,8 | 40,2 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 12;B | 0+959 | W | EG | WA | 101,24 | 2,77 | 59 | 49 | 32,5 | 26,3 | 40,2 | 34,6 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 12;B | 0+959 | W | 1.OG | WA | 101,24 | 5,57 | 59 | 49 | 33,9 | 27,6 | 42,1 | 36,5 | 8,2 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 12;B | 0+959 | W | 2.OG | WA | 101,24 | 8,37 | 59 | 49 | 36,7 | 30,4 | 45,0 | 39,4 | 8,3 | 9,0 | X | - | - | nein |
| 12;C | 0+964 | S | EG | WA | 105,53 | 2,79 | 59 | 49 | 33,9 | 27,7 | 40,5 | 34,9 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 12;C | 0+964 | S | 1.OG | WA | 105,53 | 5,59 | 59 | 49 | 35,3 | 29,1 | 42,3 | 36,7 | 7,0 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 12;C | 0+964 | S | 2.OG | WA | 105,53 | 8,39 | 59 | 49 | 36,8 | 30,6 | 44,1 | 38,5 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13;A | 0+970 | O | EG | WA | 65,64 | 2,64 | 59 | 49 | 37,6 | 31,3 | 43,3 | 37,7 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 13;A | 0+970 | O | 1.OG | WA | 65,64 | 5,44 | 59 | 49 | 39,5 | 33,2 | 45,4 | 39,7 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 13;B | 0+964 | N | EG | WA | 62,95 | 2,61 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 47,1 | 41,4 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 13;B | 0+964 | N | 1.OG | WA | 62,95 | 5,41 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 48,5 | 42,8 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 13;C | 0+959 | W | EG | WA | 69,34 | 2,59 | 59 | 49 | 36,6 | 30,3 | 43,2 | 37,6 | 6,6 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 13;C | 0+959 | W | 1.OG | WA | 69,34 | 5,39 | 59 | 49 | 37,0 | 30,6 | 45,0 | 39,3 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 13;D | 0+967 | S | EG | WA | 72,07 | 2,63 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 43,4 | 37,8 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 13;D | 0+967 | S | 1.OG | WA | 72,07 | 5,43 | 59 | 49 | 37,4 | 31,3 | 45,1 | 39,4 | 7,7 | 8,1 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14;A | 0+975 | O | EG | WA | 93,78 | 2,85 | 59 | 49 | 34,8 | 28,6 | 41,7 | 36,0 | 6,9 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 14;A | 0+975 | O | 1.OG | WA | 93,78 | 5,65 | 59 | 49 | 36,4 | 30,1 | 43,4 | 37,8 | 7,0 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 14;A | 0+975 | O | 2.OG | WA | 93,78 | 8,45 | 59 | 49 | 37,7 | 31,4 | 44,8 | 39,2 | 7,1 | 7,8 | X | - | - | nein |
| 14;B | 0+969 | N | EG | WA | 89,84 | 2,82 | 59 | 49 | 37,1 | 30,9 | 43,4 | 37,8 | 6,3 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 14;B | 0+969 | N | 1.OG | WA | 89,84 | 5,62 | 59 | 49 | 37,1 | 30,9 | 44,2 | 38,6 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 14;B | 0+969 | N | 2.OG | WA | 89,84 | 8,42 | 59 | 49 | 38,3 | 32,1 | 45,5 | 39,9 | 7,2 | 7,8 | X | - | - | nein |
| 14;C | 0+973 | S | EG | WA | 100,78 | 2,84 | 59 | 49 | 34,9 | 28,8 | 41,5 | 35,8 | 6,6 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 14;C | 0+973 | S | 1.OG | WA | 100,78 | 5,64 | 59 | 49 | 36,5 | 30,4 | 43,3 | 37,6 | 6,8 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 14;C | 0+973 | S | 2.OG | WA | 100,78 | 8,44 | 59 | 49 | 38,2 | 32,0 | 45,0 | 39,4 | 6,8 | 7,4 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 16 HH | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15;A | 0+974 | N | EG | WA | 106,64 | 2,45 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 41,3 | 35,7 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 15;A | 0+974 | N | 1.OG | WA | 106,64 | 5,25 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 45,2 | 39,6 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16;A | 0+985 | NO | EG | WA | 52,03 | 2,51 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 45,8 | 40,0 | 4,5 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 16;A | 0+985 | NO | 1.OG | WA | 52,03 | 5,31 | 59 | 49 | 42,9 | 36,5 | 47,6 | 41,9 | 4,7 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 16;A | 0+985 | NO | 2.OG | WA | 52,03 | 8,11 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 50,0 | 44,2 | 4,9 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 16;A | 0+985 | NO | 3.OG | WA | 52,03 | 10,91 | 59 | 49 | 45,8 | 39,5 | 51,4 | 45,7 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 16;A | 0+985 | NO | 4.OG | WA | 52,03 | 13,71 | 59 | 49 | 46,8 | 40,4 | 52,9 | 47,3 | 6,1 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 16;B | 0+978 | NW | EG | WA | 61,27 | 2,49 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 46,2 | 40,4 | 4,5 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 16;B | 0+978 | NW | 1.OG | WA | 61,27 | 5,29 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 46,9 | 41,2 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 16;B | 0+978 | NW | 2.OG | WA | 61,27 | 8,09 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 49,2 | 43,5 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 16;B | 0+978 | NW | 3.OG | WA | 61,27 | 10,89 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 49,6 | 43,9 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 16;B | 0+978 | NW | 4.OG | WA | 61,27 | 13,69 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 50,3 | 44,7 | 6,3 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 16;C | 0+985 | SW | 4.OG | WA | 65,52 | 13,71 | 59 | 49 | 40,2 | 34,0 | 48,0 | 42,3 | 7,8 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17;A | 1+012 | O | 3.OG | WA | 93,45 | 11,15 | 59 | 49 | 41,9 | 35,6 | 47,5 | 41,8 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 17;B | 1+006 | NO | EG | WA | 85,43 | 2,90 | 59 | 49 | 36,6 | 30,4 | 42,7 | 37,1 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 17;B | 1+006 | NO | 1.OG | WA | 85,43 | 5,70 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 44,5 | 38,8 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 17;B | 1+006 | NO | 2.OG | WA | 85,43 | 8,50 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 46,3 | 40,6 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 17;B | 1+006 | NO | 3.OG | WA | 85,43 | 11,30 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 47,9 | 42,2 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 17;C | 0+998 | NO | EG | WA | 85,23 | 3,05 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 42,2 | 36,5 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 17;C | 0+998 | NO | 1.OG | WA | 85,23 | 5,85 | 59 | 49 | 37,7 | 31,5 | 44,1 | 38,4 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 17;C | 0+998 | NO | 2.OG | WA | 85,23 | 8,65 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 46,0 | 40,3 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 17;C | 0+998 | NO | 3.OG | WA | 85,23 | 11,45 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 47,5 | 41,8 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 17;D | 0+992 | NW | 3.OG | WA | 94,22 | 11,51 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 47,2 | 41,6 | 7,1 | 7,8 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 17;E | 0+996 | SW | EG | WA | 102,49 | 3,07 | 59 | 49 | 35,3 | 29,1 | 41,8 | 36,2 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 17;E | 0+996 | SW | 1.OG | WA | 102,49 | 5,87 | 59 | 49 | 36,6 | 30,4 | 43,5 | 37,9 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 17;E | 0+996 | SW | 2.OG | WA | 102,49 | 8,67 | 59 | 49 | 37,7 | 31,6 | 44,8 | 39,1 | 7,1 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 17;E | 0+996 | SW | 3.OG | WA | 102,49 | 11,47 | 59 | 49 | 39,9 | 33,7 | 47,1 | 41,4 | 7,2 | 7,7 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18;A | 0+999 | NO | EG | WA | 52,05 | 2,71 | 59 | 49 | 40,7 | 34,4 | 45,0 | 39,3 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 18;A | 0+999 | NO | 1.OG | WA | 52,05 | 5,51 | 59 | 49 | 42,9 | 36,6 | 47,8 | 42,1 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 18;A | 0+999 | NO | 2.OG | WA | 52,05 | 8,31 | 59 | 49 | 45,3 | 39,0 | 50,3 | 44,6 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | nein |
| 18;A | 0+999 | NO | 3.OG | WA | 52,05 | 11,11 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 51,8 | 46,1 | 5,6 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 18;A | 0+999 | NO | 4.OG | WA | 52,05 | 13,91 | 59 | 49 | 47,1 | 40,7 | 53,3 | 47,6 | 6,2 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 18;B | 0+998 | SW | 4.OG | WA | 65,60 | 13,91 | 59 | 49 | 39,5 | 33,3 | 47,3 | 41,6 | 7,8 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19;A | 1+012 | O | 3.OG | WA | 108,69 | 11,14 | 59 | 49 | 42,3 | 36,0 | 47,0 | 41,3 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | nein |
| 19;B | 1+000 | NW | EG | WA | 112,76 | 3,01 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 41,5 | 35,9 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 19;B | 1+000 | NW | 1.OG | WA | 112,76 | 5,81 | 59 | 49 | 36,2 | 29,9 | 42,9 | 37,2 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 19;B | 1+000 | NW | 2.OG | WA | 112,76 | 8,61 | 59 | 49 | 37,3 | 31,0 | 44,2 | 38,6 | 6,9 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 19;B | 1+000 | NW | 3.OG | WA | 112,76 | 11,41 | 59 | 49 | 39,5 | 33,3 | 46,3 | 40,6 | 6,8 | 7,3 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20;A | 1+012 | NO | EG | WA | 52,27 | 2,49 | 59 | 49 | 40,0 | 33,7 | 44,8 | 39,1 | 4,8 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 20;A | 1+012 | NO | 1.OG | WA | 52,27 | 5,29 | 59 | 49 | 42,5 | 36,1 | 47,8 | 42,1 | 5,3 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 20;A | 1+012 | NO | 2.OG | WA | 52,27 | 8,09 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 50,5 | 44,8 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 20;A | 1+012 | NO | 3.OG | WA | 52,27 | 10,89 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 52,1 | 46,5 | 5,5 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 20;A | 1+012 | NO | 4.OG | WA | 52,27 | 13,69 | 59 | 49 | 47,4 | 41,1 | 53,6 | 48,0 | 6,2 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 20;B | 1+012 | SW | 4.OG | WA | 65,86 | 13,71 | 59 | 49 | 38,4 | 32,2 | 46,5 | 40,9 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21;A | 1+046 | O | 3.OG | WA | 88,83 | 9,77 | 59 | 49 | 44,0 | 37,6 | 48,8 | 43,1 | 4,8 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 21;B | 1+042 | N | EG | WA | 81,58 | 1,49 | 59 | 49 | 39,1 | 32,8 | 46,0 | 40,3 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 21;B | 1+042 | N | 1.OG | WA | 81,58 | 4,29 | 59 | 49 | 41,4 | 35,1 | 47,3 | 41,6 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 21;B | 1+042 | N | 2.OG | WA | 81,58 | 7,09 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 48,9 | 43,2 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 21;B | 1+042 | N | 3.OG | WA | 81,58 | 9,89 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 50,3 | 44,6 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 21;C | 1+033 | NW | EG | WA | 88,17 | 1,85 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 41,5 | 35,9 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 21;C | 1+033 | NW | 1.OG | WA | 88,17 | 4,65 | 59 | 49 | 35,9 | 29,8 | 43,1 | 37,4 | 7,2 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 21;C | 1+033 | NW | 2.OG | WA | 88,17 | 7,45 | 59 | 49 | 37,3 | 31,2 | 44,9 | 39,2 | 7,6 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 21;C | 1+033 | NW | 3.OG | WA | 88,17 | 10,25 | 59 | 49 | 39,7 | 33,5 | 47,2 | 41,6 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22;A | 1+026 | NO | EG | WA | 52,54 | 1,95 | 59 | 49 | 39,1 | 32,8 | 44,2 | 38,5 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 22;A | 1+026 | NO | 1.OG | WA | 52,54 | 4,75 | 59 | 49 | 42,0 | 35,6 | 47,6 | 42,0 | 5,6 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 22;A | 1+026 | NO | 2.OG | WA | 52,54 | 7,55 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 51,2 | 45,5 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 22;A | 1+026 | NO | 3.OG | WA | 52,54 | 10,35 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 52,7 | 47,1 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 22;A | 1+026 | NO | 4.OG | WA | 52,54 | 13,15 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 54,2 | 48,5 | 6,2 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 22;B | 1+026 | SW | 4.OG | WA | 66,18 | 13,16 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 46,2 | 40,6 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23;A | 1+046 | O | 3.OG | WA | 103,08 | 9,87 | 59 | 49 | 43,5 | 37,2 | 47,8 | 42,1 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 23;B | 1+033 | NW | EG | WA | 103,19 | 1,95 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 41,1 | 35,4 | 6,1 | 6,6 | X | - | - | nein |
| 23;B | 1+033 | NW | 1.OG | WA | 103,19 | 4,75 | 59 | 49 | 36,9 | 30,7 | 43,0 | 37,4 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 23;B | 1+033 | NW | 2.OG | WA | 103,19 | 7,55 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 45,0 | 39,4 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 23;B | 1+033 | NW | 3.OG | WA | 103,19 | 10,35 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 47,7 | 42,0 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| Friedenstraße 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24;A | 1+047 | SO | EG | WA | 62,54 | 0,93 | 59 | 49 | 39,2 | 32,9 | 43,4 | 37,7 | 4,2 | 4,8 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | |
| 24;A | 1+047 | SO | 1.OG | WA | 62,54 | 3,73 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 46,0 | 40,3 | 4,4 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 24;A | 1+047 | SO | 2.OG | WA | 62,54 | 6,53 | 59 | 49 | 44,7 | 38,3 | 49,0 | 43,3 | 4,3 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 24;A | 1+047 | SO | 3.OG | WA | 62,54 | 9,33 | 59 | 49 | 46,6 | 40,2 | 50,8 | 45,1 | 4,2 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 24;A | 1+047 | SO | 4.OG | WA | 62,54 | 12,13 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 52,2 | 46,5 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 24;B | 1+041 | NO | EG | WA | 52,83 | 1,12 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 43,5 | 37,8 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 24;B | 1+041 | NO | 1.OG | WA | 52,83 | 3,92 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 46,9 | 41,2 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 24;B | 1+041 | NO | 2.OG | WA | 52,83 | 6,72 | 59 | 49 | 46,3 | 40,0 | 51,0 | 45,3 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | nein |
| 24;B | 1+041 | NO | 3.OG | WA | 52,83 | 9,52 | 59 | 49 | 47,8 | 41,4 | 52,8 | 47,1 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 24;B | 1+041 | NO | 4.OG | WA | 52,83 | 12,32 | 59 | 49 | 48,4 | 42,1 | 54,3 | 48,6 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 24;C | 1+040 | SW | 4.OG | WA | 66,52 | 12,35 | 59 | 49 | 40,4 | 34,2 | 47,0 | 41,3 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25;A | 0+886 | S | EG | WA | 89,95 | 3,11 | 59 | 49 | 41,1 | 34,7 | 45,6 | 39,8 | 4,5 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 25;A | 0+886 | S | 1.OG | WA | 89,95 | 6,11 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 47,0 | 41,3 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | nein |
| 25;A | 0+886 | S | 2.OG | WA | 89,95 | 9,11 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 49,0 | 43,2 | 5,6 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 25;B | 0+885 | O | 1.OG | WA | 84,31 | 6,12 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 47,5 | 41,8 | 4,8 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 25;B | 0+885 | O | 2.OG | WA | 84,31 | 9,12 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 49,1 | 43,4 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 25;C | 0+878 | N | EG | WA | 84,57 | 3,15 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 49,7 | 43,8 | 2,1 | 2,5 | X | - | - | nein |
| 25;C | 0+878 | N | 1.OG | WA | 84,57 | 6,15 | 59 | 49 | 51,0 | 44,7 | 52,8 | 46,9 | 1,8 | 2,2 | X | - | - | nein |
| 25;C | 0+878 | N | 2.OG | WA | 84,57 | 9,15 | 59 | 49 | 51,7 | 45,4 | 53,6 | 47,7 | 1,9 | 2,3 | X | - | - | nein |
| 25;D | 0+877 | W | EG | WA | 90,94 | 3,16 | 59 | 49 | 48,8 | 42,4 | 51,2 | 45,3 | 2,4 | 2,9 | X | - | - | nein |
| 25;D | 0+877 | W | 1.OG | WA | 90,94 | 6,16 | 59 | 49 | 49,9 | 43,6 | 52,5 | 46,7 | 2,6 | 3,1 | X | - | - | nein |
| 25;D | 0+877 | W | 2.OG | WA | 90,94 | 9,16 | 59 | 49 | 50,9 | 44,5 | 53,4 | 47,5 | 2,5 | 3,0 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 87 AWB(T) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25a | 0+886 | | (7,0 m) | W_A | 81,20 | 6,63 | 59 | 0 | 50,0 | 43,7 | 52,5 | 46,7 | 2,5 | 3,0 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 87 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25b | 0+893 | | (2,0 m) | W_A | 78,54 | 1,56 | 59 | 0 | 46,6 | 40,3 | 50,2 | 44,4 | 3,6 | 4,1 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 91 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26;A | 0+920 | O | EG | WA | 127,48 | 2,53 | 59 | 49 | 33,4 | 27,2 | 40,1 | 34,4 | 6,7 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 26;A | 0+920 | O | 1.OG | WA | 127,48 | 5,33 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 41,9 | 36,2 | 6,9 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 26;A | 0+920 | O | 2.OG | WA | 127,48 | 8,13 | 59 | 49 | 37,6 | 31,3 | 44,5 | 38,8 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 26;B | 0+924 | S | EG | WA | 123,11 | 2,55 | 59 | 49 | 34,0 | 27,9 | 40,2 | 34,5 | 6,2 | 6,6 | X | - | - | nein |
| 26;B | 0+924 | S | 1.OG | WA | 123,11 | 5,35 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 41,7 | 36,1 | 6,8 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 26;B | 0+924 | S | 2.OG | WA | 123,11 | 8,15 | 59 | 49 | 37,3 | 31,1 | 44,3 | 38,6 | 7,0 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 26;C | 0+917 | N | EG | WA | 115,02 | 2,51 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 45,4 | 39,8 | 10,6 | 11,3 | X | - | - | nein |
| 26;C | 0+917 | N | 1.OG | WA | 115,02 | 5,31 | 59 | 49 | 36,2 | 29,9 | 46,5 | 40,8 | 10,3 | 10,9 | X | - | - | nein |
| 26;C | 0+917 | N | 2.OG | WA | 115,02 | 8,11 | 59 | 49 | 38,0 | 31,6 | 47,8 | 42,2 | 9,8 | 10,6 | X | - | - | nein |
| 26;D | 0+912 | W | EG | WA | 123,09 | 2,49 | 59 | 49 | 39,9 | 33,7 | 47,9 | 42,2 | 8,0 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 26;D | 0+912 | W | 1.OG | WA | 123,09 | 5,29 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 48,8 | 43,2 | 8,2 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 26;D | 0+912 | W | 2.OG | WA | 123,09 | 8,09 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 50,0 | 44,4 | 8,4 | 9,1 | X | - | - | nein |
| 26;E | 0+913 | W | EG | WA | 133,59 | 2,49 | 59 | 49 | 41,2 | 34,9 | 46,4 | 40,6 | 5,2 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 26;E | 0+913 | W | 1.OG | WA | 133,59 | 5,29 | 59 | 49 | 41,9 | 35,6 | 47,4 | 41,6 | 5,5 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 26;E | 0+913 | W | 2.OG | WA | 133,59 | 8,09 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 48,5 | 42,8 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Schubertstraße 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32;A | 0+763 | SO | EG | WA | 108,12 | 3,63 | 59 | 49 | 41,6 | 35,4 | 50,3 | 44,6 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | nein |
| 32;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 108,12 | 6,43 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 51,9 | 46,2 | 9,1 | 9,7 | X | - | - | nein |
| 32;B | 0+763 | NO | EG | WA | 114,23 | 3,63 | 59 | 49 | 39,5 | 33,5 | 47,4 | 41,8 | 7,9 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 32;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 114,23 | 6,43 | 59 | 49 | 39,6 | 33,6 | 48,3 | 42,7 | 8,7 | 9,1 | X | - | - | nein |
| 32;C | 0+762 | NW | EG | WA | 116,21 | 3,66 | 59 | 49 | 39,1 | 33,1 | 47,1 | 41,4 | 8,0 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 32;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 116,21 | 6,46 | 59 | 49 | 39,1 | 33,1 | 46,9 | 41,3 | 7,8 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 32;D | 0+762 | SW | EG | WA | 111,02 | 3,67 | 59 | 49 | 35,1 | 29,2 | 44,9 | 39,3 | 9,8 | 10,1 | X | - | - | nein |
| 32;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 111,02 | 6,47 | 59 | 49 | 37,7 | 31,7 | 47,9 | 42,3 | 10,2 | 10,6 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 31 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32a | 0+761 | | (2,0 m) | W_A | 109,83 | 3,05 | 59 | 0 | 43,4 | 37,3 | 50,7 | 45,0 | 7,3 | 7,7 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33;A | 0+763 | SO | EG | WA | 92,06 | 3,52 | 59 | 49 | 45,9 | 39,6 | 54,2 | 48,5 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 33;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 92,06 | 6,32 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 55,0 | 49,4 | 8,3 | 9,0 | X | - | 0,3 | N |
| 33;B | 0+763 | NO | EG | WA | 97,56 | 3,52 | 59 | 49 | 40,8 | 34,7 | 51,0 | 45,3 | 10,2 | 10,6 | X | - | - | nein |
| 33;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 97,56 | 6,32 | 59 | 49 | 42,2 | 36,1 | 51,9 | 46,3 | 9,7 | 10,2 | X | - | - | nein |
| 33;C | 0+762 | NW | EG | WA | 99,90 | 3,54 | 59 | 49 | 36,0 | 30,2 | 43,7 | 38,1 | 7,7 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 33;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 99,90 | 6,34 | 59 | 49 | 38,2 | 32,5 | 45,9 | 40,3 | 7,7 | 7,8 | X | - | - | nein |
| 33;D | 0+762 | SW | EG | WA | 94,51 | 3,56 | 59 | 49 | 42,5 | 36,2 | 49,9 | 44,2 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 33;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 94,51 | 6,36 | 59 | 49 | 43,6 | 37,4 | 51,6 | 45,9 | 8,0 | 8,5 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33 AWB(T) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33a | 0+762 | | (2,0 m) | W_A | 91,16 | 3,04 | 59 | 0 | 45,4 | 39,1 | 53,5 | 47,8 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34;A | 0+762 | SO | EG | WA | 73,08 | 3,60 | 59 | 49 | 47,8 | 41,5 | 56,1 | 50,5 | 8,3 | 9,0 | X | - | 1,4 | N |
| 34;A | 0+762 | SO | 1.OG | WA | 73,08 | 6,40 | 59 | 49 | 48,7 | 42,4 | 57,0 | 51,4 | 8,3 | 9,0 | X | - | 2,3 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | |
| 34;B | 0+762 | NO | EG | WA | 78,87 | 3,58 | 59 | 49 | 45,2 | 38,9 | 52,8 | 47,1 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 34;B | 0+762 | NO | 1.OG | WA | 78,87 | 6,38 | 59 | 49 | 45,9 | 39,6 | 53,2 | 47,5 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 34;C | 0+761 | NW | EG | WA | 81,85 | 3,61 | 59 | 49 | 35,0 | 29,2 | 43,6 | 38,0 | 8,6 | 8,8 | X | - | - | nein |
| 34;C | 0+761 | NW | 1.OG | WA | 81,85 | 6,41 | 59 | 49 | 37,7 | 31,9 | 46,0 | 40,4 | 8,3 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 34;D | 0+761 | SW | EG | WA | 76,22 | 3,62 | 59 | 49 | 43,5 | 37,2 | 53,5 | 47,8 | 10,0 | 10,6 | X | - | - | nein |
| 34;D | 0+761 | SW | 1.OG | WA | 76,22 | 6,42 | 59 | 49 | 44,6 | 38,3 | 54,6 | 49,0 | 10,0 | 10,7 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33A AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34a | 0+763 | | (2,0 m) | W A | 81,26 | 2,88 | 59 | 0 | 48,8 | 42,5 | 57,1 | 51,4 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37;A | 0+767 | S | EG | WA | 115,07 | 3,67 | 59 | 49 | 39,5 | 33,5 | 47,6 | 42,0 | 8,1 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 37;A | 0+767 | S | 1.OG | WA | 115,07 | 6,47 | 59 | 49 | 42,5 | 36,3 | 51,1 | 45,4 | 8,6 | 9,1 | X | - | - | nein |
| 37;B | 0+768 | O | EG | WA | 119,07 | 3,63 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 51,7 | 46,0 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 37;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 119,07 | 6,43 | 59 | 49 | 44,5 | 38,1 | 52,3 | 46,6 | 7,8 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 37;C | 0+768 | N | EG | WA | 123,88 | 3,65 | 59 | 49 | 36,6 | 30,3 | 45,3 | 39,6 | 8,7 | 9,3 | X | - | - | nein |
| 37;C | 0+768 | N | 1.OG | WA | 123,88 | 6,45 | 59 | 49 | 38,5 | 32,2 | 47,6 | 41,9 | 9,1 | 9,7 | X | - | - | nein |
| 37;D | 0+767 | W | EG | WA | 120,08 | 3,67 | 59 | 49 | 35,5 | 29,4 | 46,5 | 40,9 | 11,0 | 11,5 | X | - | - | nein |
| 37;D | 0+767 | W | 1.OG | WA | 120,08 | 6,47 | 59 | 49 | 37,5 | 31,5 | 48,4 | 42,7 | 10,9 | 11,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38;A | 0+772 | SW | EG | WA | 121,32 | 3,39 | 59 | 49 | 42,8 | 36,6 | 51,8 | 46,1 | 9,0 | 9,5 | X | - | - | nein |
| 38;A | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 121,32 | 6,19 | 59 | 49 | 43,1 | 36,8 | 52,3 | 46,6 | 9,2 | 9,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39;A | 0+774 | NO | EG | WA | 120,12 | 3,22 | 59 | 49 | 39,7 | 33,4 | 45,1 | 39,5 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 39;A | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 120,12 | 6,02 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 46,0 | 40,3 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 39;B | 0+772 | SW | EG | WA | 115,97 | 3,28 | 59 | 49 | 42,6 | 36,3 | 51,4 | 45,7 | 8,8 | 9,4 | X | - | - | nein |
| 39;B | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 115,97 | 6,08 | 59 | 49 | 43,1 | 36,9 | 52,1 | 46,4 | 9,0 | 9,5 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 59B | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40;A | 0+773 | SO | EG | WA | 109,99 | 3,38 | 59 | 49 | 38,3 | 32,3 | 45,4 | 39,8 | 7,1 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 40;A | 0+773 | SO | 1.OG | WA | 109,99 | 6,18 | 59 | 49 | 39,0 | 32,9 | 46,4 | 40,8 | 7,4 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 40;B | 0+774 | NO | EG | WA | 114,93 | 3,34 | 59 | 49 | 40,1 | 33,9 | 45,6 | 40,0 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 40;B | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 114,93 | 6,14 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 46,0 | 40,4 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 40;C | 0+773 | SW | EG | WA | 110,60 | 3,40 | 59 | 49 | 39,4 | 33,4 | 50,0 | 44,4 | 10,6 | 11,0 | X | - | - | nein |
| 40;C | 0+773 | SW | 1.OG | WA | 110,60 | 6,20 | 59 | 49 | 40,0 | 34,0 | 50,8 | 45,2 | 10,8 | 11,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59T | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 49;A | 0+822 | S | EG | WA | 95,54 | 1,44 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 51,8 | 46,2 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 49;A | 0+822 | S | 1.OG | WA | 95,54 | 4,24 | 59 | 49 | 46,0 | 39,8 | 52,3 | 46,7 | 6,3 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 49;B | 0+824 | O | EG | WA | 101,96 | 1,43 | 59 | 49 | 45,1 | 38,9 | 50,3 | 44,7 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 49;B | 0+824 | O | 1.OG | WA | 101,96 | 4,23 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 50,9 | 45,2 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 49;C | 0+816 | W | EG | WA | 93,30 | 1,47 | 59 | 49 | 43,1 | 36,9 | 49,6 | 44,0 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 49;C | 0+816 | W | 1.OG | WA | 93,30 | 4,27 | 59 | 49 | 43,9 | 37,7 | 50,5 | 44,8 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 95,11 | 3,95 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 55,8 | 50,1 | 7,8 | 8,4 | X | - | 1,0 | N |
| 50/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 97,61 | 3,95 | 59 | 49 | 46,5 | 40,2 | 54,1 | 48,4 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 50/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 100,09 | 3,95 | 59 | 49 | 39,3 | 32,9 | 46,4 | 40,8 | 7,1 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50;A | 0+768 | O | 1.OG | WA | 97,97 | 6,68 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 54,6 | 48,9 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 50;A | 0+768 | O | 2.OG | WA | 97,97 | 9,48 | 59 | 49 | 47,4 | 41,1 | 55,2 | 49,5 | 7,8 | 8,4 | X | - | 0,4 | N |
| 50;B | 0+767 | N | EG | WA | 104,62 | 3,91 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 47,8 | 42,1 | 7,9 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 50;B | 0+767 | N | 1.OG | WA | 104,62 | 6,71 | 59 | 49 | 40,4 | 34,1 | 48,8 | 43,1 | 8,4 | 9,0 | X | - | - | nein |
| 50;B | 0+767 | N | 2.OG | WA | 104,62 | 9,51 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 48,4 | 42,7 | 8,2 | 8,8 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 50;C | 0+766 | W | EG | WA | 99,01 | 3,93 | 59 | 49 | 36,4 | 30,3 | 47,9 | 42,2 | 11,5 | 11,9 | X | - | - | nein |
| 50;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 99,01 | 6,73 | 59 | 49 | 37,3 | 31,3 | 49,1 | 43,5 | 11,8 | 12,2 | X | - | - | nein |
| 50;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 99,01 | 9,53 | 59 | 49 | 39,3 | 33,2 | 50,3 | 44,7 | 11,0 | 11,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50a | 0+766 | | (2,0 m) | W_A | 99,72 | 2,88 | 59 | 0 | 42,5 | 36,3 | 51,8 | 46,2 | 9,3 | 9,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 97,74 | 7,02 | 59 | 0 | 49,2 | 42,9 | 56,8 | 51,1 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51;A | 0+774 | O | EG | WA | 102,35 | 3,37 | 59 | 49 | 38,7 | 32,4 | 44,8 | 39,2 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 51;A | 0+774 | O | 1.OG | WA | 102,35 | 6,17 | 59 | 49 | 38,2 | 31,9 | 44,2 | 38,6 | 6,0 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 51;A | 0+774 | O | 2.OG | WA | 102,35 | 8,97 | 59 | 49 | 38,2 | 31,9 | 43,9 | 38,3 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | EG | WA | 101,23 | 3,41 | 59 | 49 | 34,3 | 28,1 | 41,1 | 35,4 | 6,8 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | 1.OG | WA | 101,23 | 6,21 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 42,4 | 36,7 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | 2.OG | WA | 101,23 | 9,01 | 59 | 49 | 33,8 | 27,6 | 41,8 | 36,2 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | EG | WA | 91,68 | 3,43 | 59 | 49 | 44,6 | 38,4 | 52,8 | 47,1 | 8,2 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 91,68 | 6,23 | 59 | 49 | 45,0 | 38,7 | 53,3 | 47,6 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 91,68 | 9,03 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 53,6 | 47,9 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51a | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 87,99 | 5,57 | 59 | 0 | 46,6 | 40,4 | 55,3 | 49,6 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | nein |
| 51a | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 87,99 | 8,37 | 59 | 0 | 47,2 | 41,0 | 55,9 | 50,2 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51b | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 97,00 | 5,44 | 59 | 0 | 47,5 | 41,3 | 55,5 | 49,8 | 8,0 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 51b | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 97,00 | 8,24 | 59 | 0 | 47,9 | 41,7 | 55,9 | 50,2 | 8,0 | 8,5 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------|--------|----------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 61_DG | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52;A | 0+776 | O | 3.OG | WA | 94,21 | 12,05 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 46,7 | 41,1 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 52;B | 0+774 | N | 3.OG | WA | 99,06 | 12,09 | 59 | 49 | 32,2 | 25,9 | 41,3 | 35,7 | 9,1 | 9,8 | X | - | - | nein |
| 52;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 91,46 | 12,12 | 59 | 49 | 41,0 | 34,7 | 52,4 | 46,8 | 11,4 | 12,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52a | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 87,61 | 12,82 | 59 | 0 | 45,3 | 39,0 | 54,2 | 48,5 | 8,9 | 9,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52b | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 93,57 | 12,76 | 59 | 0 | 46,6 | 40,3 | 55,5 | 49,8 | 8,9 | 9,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52c | 0+774 | | (12,0 m) | W_A | 101,98 | 12,73 | 59 | 0 | 36,3 | 30,0 | 45,2 | 39,6 | 8,9 | 9,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 83,17 | 3,90 | 59 | 49 | 50,1 | 43,8 | 57,7 | 52,0 | 7,6 | 8,2 | X | - | 2,9 | N |
| 56/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 85,74 | 3,90 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 55,3 | 49,6 | 7,7 | 8,3 | X | - | 0,5 | N |
| 56/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 88,42 | 3,90 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 50,1 | 44,4 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 Anbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/2;A | 0+766 | S | EG | WA | 76,53 | 3,48 | 59 | 49 | 48,6 | 42,3 | 56,8 | 51,1 | 8,2 | 8,8 | X | - | 2,0 | N |
| 56/2;A | 0+766 | S | 1.OG | WA | 76,53 | 6,28 | 59 | 49 | 49,5 | 43,2 | 57,7 | 52,0 | 8,2 | 8,8 | X | - | 2,9 | N |
| 56/2;B | 0+767 | O | EG | WA | 77,78 | 3,46 | 59 | 49 | 50,6 | 44,2 | 58,1 | 52,4 | 7,5 | 8,2 | X | - | 3,3 | N |
| 56/2;B | 0+767 | O | 1.OG | WA | 77,78 | 6,26 | 59 | 49 | 51,4 | 45,1 | 58,9 | 53,1 | 7,5 | 8,0 | X | - | 4,0 | N |
| 56/2;C | 0+766 | W | EG | WA | 78,59 | 3,48 | 59 | 49 | 40,0 | 33,7 | 51,0 | 45,4 | 11,0 | 11,7 | X | - | - | nein |
| 56/2;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 78,59 | 6,28 | 59 | 49 | 41,8 | 35,5 | 52,8 | 47,1 | 11,0 | 11,6 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56;A | 0+767 | S | 2.OG | WA | 79,73 | 9,39 | 59 | 49 | 49,9 | 43,6 | 58,1 | 52,4 | 8,2 | 8,8 | X | - | 3,3 | N |
| 56;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 85,44 | 6,56 | 59 | 49 | 48,0 | 41,6 | 55,6 | 49,9 | 7,6 | 8,3 | X | - | 0,8 | N |
| 56;B | 0+768 | O | 2.OG | WA | 85,44 | 9,36 | 59 | 49 | 48,9 | 42,5 | 56,4 | 50,7 | 7,5 | 8,2 | X | - | 1,6 | N |
| 56;C | 0+766 | W | EG | WA | 86,70 | 3,80 | 59 | 49 | 39,5 | 33,3 | 48,9 | 43,3 | 9,4 | 10,0 | X | - | - | nein |
| 56;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 86,70 | 6,60 | 59 | 49 | 40,7 | 34,5 | 50,5 | 44,9 | 9,8 | 10,4 | X | - | - | nein |
| 56;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 86,70 | 9,40 | 59 | 49 | 41,8 | 35,6 | 51,7 | 46,1 | 9,9 | 10,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56a | 0+765 | | (2,0 m) | W_A | 87,18 | 2,88 | 59 | 0 | 47,1 | 40,8 | 55,2 | 49,6 | 8,1 | 8,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 85,76 | 6,91 | 59 | 0 | 50,6 | 44,2 | 58,0 | 52,3 | 7,4 | 8,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57;A | 0+776 | O | 4.OG | WA | 78,28 | 13,75 | 59 | 49 | 43,7 | 37,4 | 51,9 | 46,2 | 8,2 | 8,8 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | EG | WA | 78,21 | 2,62 | 59 | 49 | 46,5 | 40,2 | 54,6 | 48,9 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | 1.OG | WA | 78,21 | 5,42 | 59 | 49 | 47,4 | 41,1 | 55,3 | 49,6 | 7,9 | 8,5 | X | - | 0,5 | N |
| 57;B | 0+773 | W | 2.OG | WA | 78,21 | 8,22 | 59 | 49 | 48,3 | 41,9 | 56,0 | 50,3 | 7,7 | 8,4 | X | - | 1,2 | N |
| 57;B | 0+773 | W | 3.OG | WA | 78,21 | 11,02 | 59 | 49 | 48,9 | 42,6 | 56,4 | 50,7 | 7,5 | 8,1 | X | - | 1,6 | N |
| 57;B | 0+773 | W | 4.OG | WA | 78,21 | 13,82 | 59 | 49 | 49,3 | 42,9 | 57,0 | 51,2 | 7,7 | 8,3 | X | - | 2,1 | N |
| 57;C | 0+773 | W | EG | WA | 70,19 | 2,62 | 59 | 49 | 47,8 | 41,4 | 55,4 | 49,7 | 7,6 | 8,3 | X | - | 0,6 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 70,19 | 5,42 | 59 | 49 | 49,0 | 42,6 | 56,3 | 50,6 | 7,3 | 8,0 | X | - | 1,5 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 70,19 | 8,22 | 59 | 49 | 49,9 | 43,6 | 57,1 | 51,4 | 7,2 | 7,8 | X | - | 2,3 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 70,19 | 11,02 | 59 | 49 | 50,4 | 44,0 | 57,6 | 51,8 | 7,2 | 7,8 | X | - | 2,7 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 4.OG | WA | 70,19 | 13,82 | 59 | 49 | 50,6 | 44,3 | 58,1 | 52,4 | 7,5 | 8,1 | X | - | 3,3 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------------------------|---------|--------|----------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57a | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 67,66 | 4,55 | 59 | 0 | 53,0 | 46,7 | 60,2 | 54,4 | 7,2 | 7,7 | X | 1,1 | - | T |
| 57a | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 67,66 | 7,35 | 59 | 0 | 54,1 | 47,8 | 61,1 | 55,3 | 7,0 | 7,5 | X | 2,0 | - | T |
| 57a | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 67,66 | 10,15 | 59 | 0 | 54,6 | 48,3 | 61,7 | 56,0 | 7,1 | 7,7 | X | 2,6 | - | T |
| 57a | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 67,66 | 12,95 | 59 | 0 | 54,9 | 48,6 | 62,3 | 56,5 | 7,4 | 7,9 | X | 3,2 | - | T |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57b | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 80,87 | 4,81 | 59 | 0 | 44,3 | 38,1 | 53,3 | 47,6 | 9,0 | 9,5 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 80,87 | 7,61 | 59 | 0 | 45,1 | 38,8 | 54,0 | 48,3 | 8,9 | 9,5 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 80,87 | 10,41 | 59 | 0 | 45,7 | 39,5 | 54,3 | 48,5 | 8,6 | 9,0 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 80,87 | 13,21 | 59 | 0 | 46,1 | 39,8 | 54,8 | 49,1 | 8,7 | 9,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57c | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 74,53 | 13,28 | 59 | 0 | 46,0 | 39,6 | 53,7 | 48,1 | 7,7 | 8,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57d | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 78,20 | 13,33 | 59 | 0 | 46,0 | 39,6 | 54,4 | 48,7 | 8,4 | 9,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57e | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 83,84 | 13,61 | 59 | 0 | 46,5 | 40,1 | 54,3 | 48,7 | 7,8 | 8,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59;A | 0+776 | O | EG | WA | 64,79 | 3,28 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 49,7 | 44,0 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 59;A | 0+776 | O | 1.OG | WA | 64,79 | 6,08 | 59 | 49 | 42,1 | 35,8 | 49,8 | 44,2 | 7,7 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 59;A | 0+776 | O | 2.OG | WA | 64,79 | 8,88 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 50,4 | 44,7 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 59;B | 0+774 | W | EG | WA | 61,04 | 3,34 | 59 | 49 | 50,5 | 44,2 | 57,7 | 51,9 | 7,2 | 7,7 | X | - | 2,8 | N |
| 59;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 61,04 | 6,14 | 59 | 49 | 51,8 | 45,5 | 58,7 | 52,9 | 6,9 | 7,4 | X | - | 3,8 | N |
| 59;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 61,04 | 8,94 | 59 | 49 | 52,3 | 46,0 | 59,3 | 53,5 | 7,0 | 7,5 | X | 0,2 | 4,4 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. 1 | Station km 2 | HFront 3 | SW 4 | Nutz 5 | SA m 6 | H I-A m 7 | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. 16 | IGW-Über. | | Anspruch LSM 19 |
|----------------------------|--------------------|-------------|---------|-----------|--------------|-----------------|----------------------|------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) 8 | Nacht 9 | Tag in dB(A) 10 | Nacht 11 | Tag in dB(A) 12 | Nacht 13 | Tag in dB(A) 14 | Nacht 15 | | Tag in dB(A) 17 | Nacht 18 | |
| Hämmerlingstraße 65 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59a | 0+776 | | (2,0 m) | W_A | 61,79 | 2,75 | 59 | 0 | 43,5 | 37,2 | 50,8 | 45,1 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 59a | 0+776 | | (4,8 m) | W_A | 61,79 | 5,55 | 59 | 0 | 43,7 | 37,4 | 51,2 | 45,5 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | nein |
| 59a | 0+776 | | (7,6 m) | W_A | 61,79 | 8,35 | 59 | 0 | 44,6 | 38,3 | 51,9 | 46,2 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60;A | 0+777 | O | EG | WA | 57,36 | 3,11 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 48,5 | 42,9 | 6,9 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 60;A | 0+777 | O | 1.OG | WA | 57,36 | 5,91 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 48,9 | 43,2 | 7,2 | 7,8 | X | - | - | nein |
| 60;A | 0+777 | O | 2.OG | WA | 57,36 | 8,71 | 59 | 49 | 42,4 | 36,2 | 49,6 | 43,9 | 7,2 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 60;B | 0+774 | W | EG | WA | 54,65 | 3,19 | 59 | 49 | 52,3 | 46,0 | 58,7 | 52,9 | 6,4 | 6,9 | X | - | 3,8 | N |
| 60;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 54,65 | 5,99 | 59 | 49 | 53,3 | 46,9 | 59,7 | 53,9 | 6,4 | 7,0 | X | 0,6 | 4,8 | T/N |
| 60;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 54,65 | 8,79 | 59 | 49 | 53,5 | 47,2 | 60,3 | 54,5 | 6,8 | 7,3 | X | 1,2 | 5,4 | T/N |
| Hämmerlingstraße 67 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60a | 0+777 | | (2,0 m) | W_A | 59,00 | 2,58 | 59 | 0 | 44,1 | 37,8 | 51,0 | 45,4 | 6,9 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 60a | 0+777 | | (4,8 m) | W_A | 59,00 | 5,38 | 59 | 0 | 44,0 | 37,7 | 51,3 | 45,6 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 60a | 0+777 | | (7,6 m) | W_A | 59,00 | 8,18 | 59 | 0 | 44,7 | 38,5 | 51,9 | 46,2 | 7,2 | 7,7 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 69 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61;A | 0+778 | O | EG | WA | 51,21 | 3,08 | 59 | 49 | 42,3 | 36,0 | 49,0 | 43,4 | 6,7 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 61;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 51,21 | 5,88 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 49,5 | 43,8 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 61;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 51,21 | 8,68 | 59 | 49 | 43,2 | 36,9 | 50,2 | 44,6 | 7,0 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 61;B | 0+774 | W | EG | WA | 48,00 | 3,17 | 59 | 49 | 54,7 | 48,4 | 60,4 | 54,6 | 5,7 | 6,2 | X | 1,3 | 5,5 | T/N |
| 61;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 48,00 | 5,97 | 59 | 49 | 55,2 | 48,8 | 61,2 | 55,3 | 6,0 | 6,5 | X | 2,1 | 6,2 | T/N |
| 61;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 48,00 | 8,77 | 59 | 49 | 55,2 | 48,9 | 61,6 | 55,8 | 6,4 | 6,9 | X | 2,5 | 6,7 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 69 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 49,16 | 2,48 | 59 | 0 | 45,4 | 39,1 | 52,4 | 46,7 | 7,0 | 7,6 | X | - | - | nein |
| 61a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 49,16 | 5,28 | 59 | 0 | 45,8 | 39,5 | 52,8 | 47,2 | 7,0 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 61a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 49,16 | 8,08 | 59 | 0 | 46,3 | 40,0 | 53,5 | 47,8 | 7,2 | 7,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62;A | 0+778 | O | EG | WA | 44,96 | 2,89 | 59 | 49 | 45,2 | 38,8 | 51,4 | 45,7 | 6,2 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 62;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 44,96 | 5,69 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 52,0 | 46,3 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 62;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 44,96 | 8,49 | 59 | 49 | 46,1 | 39,8 | 52,7 | 47,0 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 62;B | 0+776 | W | EG | WA | 41,18 | 2,97 | 59 | 49 | 59,5 | 53,1 | 63,0 | 57,0 | 3,5 | 3,9 | X | 3,9 | 7,9 | T/N |
| 62;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 41,18 | 5,77 | 59 | 49 | 59,7 | 53,3 | 63,5 | 57,6 | 3,8 | 4,3 | X | 4,4 | 8,5 | T/N |
| 62;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 41,18 | 8,57 | 59 | 49 | 59,5 | 53,2 | 63,8 | 57,9 | 4,3 | 4,7 | X | 4,7 | 8,8 | T/N |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 46,45 | 2,54 | 59 | 0 | 47,2 | 40,9 | 53,6 | 47,9 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 62a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 46,45 | 5,34 | 59 | 0 | 47,7 | 41,4 | 54,1 | 48,4 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 62a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 46,45 | 8,14 | 59 | 0 | 48,3 | 41,9 | 54,8 | 49,1 | 6,5 | 7,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62b | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 48,03 | 2,62 | 59 | 0 | 47,8 | 41,5 | 55,5 | 49,8 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63;A | 0+780 | O | EG | WA | 38,65 | 2,81 | 59 | 49 | 45,9 | 39,7 | 52,1 | 46,4 | 6,2 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 63;A | 0+780 | O | 1.OG | WA | 38,65 | 5,61 | 59 | 49 | 46,5 | 40,3 | 52,7 | 47,0 | 6,2 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 63;A | 0+780 | O | 2.OG | WA | 38,65 | 8,41 | 59 | 49 | 47,1 | 40,8 | 53,5 | 47,8 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 63;B | 0+776 | W | EG | WA | 34,37 | 2,91 | 59 | 49 | 59,7 | 53,3 | 63,8 | 57,8 | 4,1 | 4,5 | X | 4,7 | 8,7 | T/N |
| 63;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 34,37 | 5,71 | 59 | 49 | 59,8 | 53,5 | 64,5 | 58,6 | 4,7 | 5,1 | X | 5,4 | 9,5 | T/N |
| 63;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 34,37 | 8,51 | 59 | 49 | 59,7 | 53,3 | 64,7 | 58,8 | 5,0 | 5,5 | X | 5,6 | 9,7 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63a | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 36,77 | 2,47 | 59 | 0 | 48,3 | 42,1 | 54,3 | 48,6 | 6,0 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 63a | 0+780 | | (4,8 m) | W_A | 36,77 | 5,27 | 59 | 0 | 49,0 | 42,8 | 55,1 | 49,3 | 6,1 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 63a | 0+780 | | (7,6 m) | W_A | 36,77 | 8,07 | 59 | 0 | 49,8 | 43,5 | 56,1 | 50,3 | 6,3 | 6,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 42,13 | 2,63 | 59 | 0 | 49,1 | 42,8 | 57,1 | 51,5 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64;A | 0+780 | S | EG | WA | 23,64 | 3,06 | 59 | 49 | 57,1 | 50,8 | 65,1 | 59,5 | 8,0 | 8,7 | X | 6,0 | 10,4 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 1.OG | WA | 23,64 | 5,86 | 59 | 49 | 57,9 | 51,5 | 66,2 | 60,5 | 8,3 | 9,0 | X | 7,1 | 11,4 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 2.OG | WA | 23,64 | 8,66 | 59 | 49 | 58,0 | 51,7 | 66,3 | 60,7 | 8,3 | 9,0 | X | 7,2 | 11,6 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 3.OG | WA | 23,64 | 11,46 | 59 | 49 | 58,0 | 51,6 | 66,3 | 60,7 | 8,3 | 9,1 | X | 7,2 | 11,6 | T/N |
| 64;B | 0+782 | O | EG | WA | 31,94 | 3,02 | 59 | 49 | 46,3 | 40,0 | 52,7 | 47,0 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 1.OG | WA | 31,94 | 5,82 | 59 | 49 | 47,2 | 40,8 | 53,7 | 47,9 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 2.OG | WA | 31,94 | 8,62 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 54,6 | 48,8 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 3.OG | WA | 31,94 | 11,42 | 59 | 49 | 48,5 | 42,2 | 55,2 | 49,5 | 6,7 | 7,3 | X | - | 0,4 | N |
| 64;C | 0+778 | W | EG | WA | 26,28 | 3,14 | 59 | 49 | 60,0 | 53,6 | 65,1 | 59,3 | 5,1 | 5,7 | X | 6,0 | 10,2 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 1.OG | WA | 26,28 | 5,94 | 59 | 49 | 60,1 | 53,8 | 65,8 | 60,0 | 5,7 | 6,2 | X | 6,7 | 10,9 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 2.OG | WA | 26,28 | 8,74 | 59 | 49 | 59,9 | 53,6 | 65,7 | 59,9 | 5,8 | 6,3 | X | 6,6 | 10,8 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 3.OG | WA | 26,28 | 11,54 | 59 | 49 | 59,6 | 53,3 | 65,5 | 59,8 | 5,9 | 6,5 | X | 6,4 | 10,7 | T/N |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64a | 0+781 | | (2,0 m) | W_A | 34,37 | 2,51 | 59 | 0 | 48,5 | 42,2 | 55,0 | 49,3 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 64a | 0+781 | | (4,8 m) | W_A | 34,37 | 5,31 | 59 | 0 | 49,3 | 43,0 | 55,9 | 50,2 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 64a | 0+781 | | (7,6 m) | W_A | 34,37 | 8,11 | 59 | 0 | 50,1 | 43,8 | 57,0 | 51,3 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 31,97 | 2,36 | 59 | 0 | 49,2 | 42,8 | 56,8 | 51,2 | 7,6 | 8,4 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Schmale Straße 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65;A | 0+784 | S | EG | WA | 60,96 | 3,93 | 59 | 49 | 46,5 | 40,3 | 54,6 | 49,0 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 65;A | 0+784 | S | 1.OG | WA | 60,96 | 6,73 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 55,3 | 49,7 | 8,0 | 8,7 | X | - | 0,6 | N |
| 65;A | 0+784 | S | 2.OG | WA | 60,96 | 9,53 | 59 | 49 | 48,1 | 41,9 | 56,0 | 50,4 | 7,9 | 8,5 | X | - | 1,3 | N |
| 65;B | 0+782 | N | EG | WA | 68,73 | 3,98 | 59 | 49 | 42,5 | 36,2 | 45,4 | 39,6 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 65;B | 0+782 | N | 1.OG | WA | 68,73 | 6,78 | 59 | 49 | 42,9 | 36,6 | 45,8 | 40,0 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 65;B | 0+782 | N | 2.OG | WA | 68,73 | 9,58 | 59 | 49 | 43,5 | 37,2 | 46,4 | 40,6 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 65;C | 0+783 | W | EG | WA | 62,27 | 3,97 | 59 | 49 | 47,1 | 40,9 | 54,3 | 48,6 | 7,2 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 65;C | 0+783 | W | 1.OG | WA | 62,27 | 6,77 | 59 | 49 | 47,7 | 41,5 | 55,0 | 49,4 | 7,3 | 7,9 | X | - | 0,3 | N |
| 65;C | 0+783 | W | 2.OG | WA | 62,27 | 9,57 | 59 | 49 | 48,4 | 42,2 | 55,8 | 50,2 | 7,4 | 8,0 | X | - | 1,1 | N |
| Schmale Straße 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 71,00 | 2,51 | 59 | 0 | 43,6 | 37,3 | 46,6 | 40,8 | 3,0 | 3,5 | X | - | - | nein |
| 65a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 71,00 | 5,31 | 59 | 0 | 44,4 | 38,1 | 47,4 | 41,6 | 3,0 | 3,5 | X | - | - | nein |
| 65a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 71,00 | 8,11 | 59 | 0 | 45,2 | 38,9 | 47,9 | 42,1 | 2,7 | 3,2 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66;A | 0+806 | S | EG | WA | 53,54 | 3,50 | 59 | 49 | 46,0 | 39,7 | 53,7 | 48,0 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 66;A | 0+806 | S | 1.OG | WA | 53,54 | 6,30 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 54,3 | 48,7 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 66;A | 0+806 | S | 2.OG | WA | 53,54 | 9,10 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 54,9 | 49,3 | 7,6 | 8,3 | X | - | 0,2 | N |
| 66;B | 0+798 | N | EG | WA | 60,72 | 3,57 | 59 | 49 | 42,6 | 36,4 | 50,4 | 44,8 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 66;B | 0+798 | N | 1.OG | WA | 60,72 | 6,37 | 59 | 49 | 43,1 | 36,9 | 50,9 | 45,3 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 66;B | 0+798 | N | 2.OG | WA | 60,72 | 9,17 | 59 | 49 | 43,8 | 37,6 | 51,6 | 45,9 | 7,8 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 66;C | 0+800 | W | EG | WA | 54,49 | 3,55 | 59 | 49 | 46,9 | 40,7 | 55,1 | 49,5 | 8,2 | 8,8 | X | - | 0,4 | N |
| 66;C | 0+800 | W | 1.OG | WA | 54,49 | 6,35 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 55,3 | 49,7 | 8,0 | 8,7 | X | - | 0,6 | N |
| 66;C | 0+800 | W | 2.OG | WA | 54,49 | 9,15 | 59 | 49 | 48,1 | 41,9 | 56,0 | 50,4 | 7,9 | 8,5 | X | - | 1,3 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Schmale Straße 2 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66a | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 54,69 | 1,97 | 59 | 0 | 48,2 | 41,9 | 55,8 | 50,2 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 66a | 0+808 | | (4,8 m) | W_A | 54,69 | 4,77 | 59 | 0 | 49,1 | 42,8 | 56,7 | 51,1 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 66a | 0+808 | | (7,6 m) | W_A | 54,69 | 7,57 | 59 | 0 | 49,7 | 43,4 | 57,2 | 51,6 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 2 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66b | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 51,35 | 2,00 | 59 | 0 | 49,5 | 43,3 | 57,8 | 52,2 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67;A | 0+786 | S | EG | WA | 66,25 | 3,89 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 54,3 | 48,7 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 67;A | 0+786 | S | 1.OG | WA | 66,25 | 6,69 | 59 | 49 | 47,5 | 41,2 | 54,9 | 49,3 | 7,4 | 8,1 | X | - | 0,2 | N |
| 67;A | 0+786 | S | 2.OG | WA | 66,25 | 9,49 | 59 | 49 | 48,0 | 41,8 | 55,5 | 49,9 | 7,5 | 8,1 | X | - | 0,8 | N |
| 67;B | 0+784 | N | EG | WA | 73,70 | 3,93 | 59 | 49 | 42,1 | 35,9 | 45,1 | 39,3 | 3,0 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 67;B | 0+784 | N | 1.OG | WA | 73,70 | 6,73 | 59 | 49 | 42,8 | 36,6 | 45,8 | 40,0 | 3,0 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 67;B | 0+784 | N | 2.OG | WA | 73,70 | 9,53 | 59 | 49 | 43,4 | 37,2 | 46,2 | 40,4 | 2,8 | 3,2 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 72,74 | 2,50 | 59 | 0 | 43,4 | 37,1 | 46,5 | 40,7 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 67a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 72,74 | 5,30 | 59 | 0 | 44,2 | 37,9 | 47,3 | 41,5 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 67a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 72,74 | 8,10 | 59 | 0 | 44,9 | 38,6 | 47,8 | 42,0 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68;A | 0+812 | S | EG | WA | 59,77 | 3,45 | 59 | 49 | 46,4 | 40,1 | 53,6 | 48,0 | 7,2 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 68;A | 0+812 | S | 1.OG | WA | 59,77 | 6,25 | 59 | 49 | 47,1 | 40,8 | 54,4 | 48,8 | 7,3 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 68;A | 0+812 | S | 2.OG | WA | 59,77 | 9,05 | 59 | 49 | 47,7 | 41,4 | 54,9 | 49,3 | 7,2 | 7,9 | X | - | 0,2 | N |
| 68;B | 0+811 | O | EG | WA | 66,94 | 3,46 | 59 | 49 | 45,8 | 39,5 | 51,0 | 45,4 | 5,2 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 68;B | 0+811 | O | 1.OG | WA | 66,94 | 6,26 | 59 | 49 | 45,7 | 39,5 | 51,4 | 45,8 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 68;B | 0+811 | O | 2.OG | WA | 66,94 | 9,06 | 59 | 49 | 45,4 | 39,2 | 51,4 | 45,7 | 6,0 | 6,5 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 68;C | 0+804 | N | EG | WA | 66,93 | 3,49 | 59 | 49 | 43,0 | 36,8 | 50,3 | 44,7 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 68;C | 0+804 | N | 1.OG | WA | 66,93 | 6,29 | 59 | 49 | 43,2 | 37,1 | 50,2 | 44,5 | 7,0 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 68;C | 0+804 | N | 2.OG | WA | 66,93 | 9,09 | 59 | 49 | 43,4 | 37,2 | 50,7 | 45,1 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68a | 0+810 | | (2,0 m) | W_A | 56,82 | 1,99 | 59 | 0 | 48,3 | 42,0 | 55,7 | 50,1 | 7,4 | 8,1 | X | - | - | nein |
| 68a | 0+810 | | (4,8 m) | W_A | 56,82 | 4,79 | 59 | 0 | 49,2 | 42,9 | 56,7 | 51,1 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 68a | 0+810 | | (7,6 m) | W_A | 56,82 | 7,59 | 59 | 0 | 49,8 | 43,6 | 57,2 | 51,6 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68b | 0+820 | | (2,0 m) | W_A | 53,69 | 1,58 | 59 | 0 | 47,8 | 41,5 | 54,1 | 48,4 | 6,3 | 6,9 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69;A | 0+791 | S | EG | WA | 71,51 | 3,78 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 54,0 | 48,4 | 7,3 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 69;A | 0+791 | S | 1.OG | WA | 71,51 | 6,58 | 59 | 49 | 47,3 | 41,1 | 54,6 | 49,0 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| 69;A | 0+791 | S | 2.OG | WA | 71,51 | 9,38 | 59 | 49 | 47,8 | 41,6 | 55,0 | 49,4 | 7,2 | 7,8 | X | - | 0,3 | N |
| 69;B | 0+785 | N | EG | WA | 78,66 | 3,90 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 45,1 | 39,3 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 69;B | 0+785 | N | 1.OG | WA | 78,66 | 6,70 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 45,7 | 39,9 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 69;B | 0+785 | N | 2.OG | WA | 78,66 | 9,50 | 59 | 49 | 43,2 | 36,9 | 46,0 | 40,2 | 2,8 | 3,3 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 80,55 | 2,46 | 59 | 0 | 43,0 | 36,8 | 46,6 | 40,8 | 3,6 | 4,0 | X | - | - | nein |
| 69a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 80,55 | 5,26 | 59 | 0 | 43,8 | 37,5 | 47,2 | 41,4 | 3,4 | 3,9 | X | - | - | nein |
| 69a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 80,55 | 8,06 | 59 | 0 | 44,6 | 38,3 | 47,8 | 42,0 | 3,2 | 3,7 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70;A | 0+795 | S | EG | WA | 76,71 | 3,55 | 59 | 49 | 47,1 | 40,8 | 54,2 | 48,5 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 70;A | 0+795 | S | 1.OG | WA | 76,71 | 6,35 | 59 | 49 | 47,6 | 41,4 | 54,7 | 49,1 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 70;A | 0+795 | S | 2.OG | WA | 76,71 | 9,15 | 59 | 49 | 48,0 | 41,8 | 55,1 | 49,5 | 7,1 | 7,7 | X | - | 0,4 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | |
| 70;B | 0+793 | O | EG | WA | 82,82 | 3,58 | 59 | 49 | 44,8 | 38,5 | 50,0 | 44,4 | 5,2 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 70;B | 0+793 | O | 1.OG | WA | 82,82 | 6,38 | 59 | 49 | 45,0 | 38,7 | 50,5 | 44,8 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 70;B | 0+793 | O | 2.OG | WA | 82,82 | 9,18 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 50,5 | 44,8 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | EG | WA | 83,73 | 3,71 | 59 | 49 | 41,8 | 35,5 | 44,8 | 39,0 | 3,0 | 3,5 | X | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | 1.OG | WA | 83,73 | 6,51 | 59 | 49 | 42,3 | 36,0 | 45,4 | 39,6 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | 2.OG | WA | 83,73 | 9,31 | 59 | 49 | 42,9 | 36,7 | 46,0 | 40,1 | 3,1 | 3,4 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 82,31 | 2,41 | 59 | 0 | 43,2 | 37,0 | 46,7 | 40,9 | 3,5 | 3,9 | X | - | - | nein |
| 70a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 82,31 | 5,21 | 59 | 0 | 44,0 | 37,7 | 47,3 | 41,5 | 3,3 | 3,8 | X | - | - | nein |
| 70a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 82,31 | 8,01 | 59 | 0 | 44,6 | 38,3 | 47,8 | 42,0 | 3,2 | 3,7 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 81;A | 1+083 | S | EG | WA | 135,68 | 0,98 | 59 | 49 | 47,5 | 41,2 | 51,9 | 46,2 | 4,4 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 1.OG | WA | 135,68 | 3,78 | 59 | 49 | 48,1 | 41,8 | 52,4 | 46,7 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 2.OG | WA | 135,68 | 6,58 | 59 | 49 | 48,6 | 42,3 | 52,9 | 47,2 | 4,3 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 3.OG | WA | 135,68 | 9,38 | 59 | 49 | 49,1 | 42,8 | 53,3 | 47,6 | 4,2 | 4,8 | X | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | EG | WA | 143,64 | 1,13 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 48,7 | 42,8 | 1,4 | 1,8 | | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 1.OG | WA | 143,64 | 3,93 | 59 | 49 | 47,8 | 41,5 | 49,3 | 43,5 | 1,5 | 2,0 | | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 2.OG | WA | 143,64 | 6,73 | 59 | 49 | 48,3 | 42,0 | 49,9 | 44,1 | 1,6 | 2,1 | X | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 3.OG | WA | 143,64 | 9,53 | 59 | 49 | 48,8 | 42,4 | 50,6 | 44,7 | 1,8 | 2,3 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 82;A | 1+070 | S | EG | WA | 128,51 | 0,75 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 52,2 | 46,5 | 5,4 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 1.OG | WA | 128,51 | 3,55 | 59 | 49 | 47,1 | 40,8 | 52,6 | 47,0 | 5,5 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 2.OG | WA | 128,51 | 6,35 | 59 | 49 | 47,7 | 41,3 | 53,0 | 47,4 | 5,3 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 3.OG | WA | 128,51 | 9,15 | 59 | 49 | 48,2 | 41,8 | 53,5 | 47,8 | 5,3 | 6,0 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 83;A | 1+058 | S | EG | WA | 121,34 | 0,68 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 52,7 | 47,1 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 1.OG | WA | 121,34 | 3,48 | 59 | 49 | 47,2 | 40,8 | 53,2 | 47,5 | 6,0 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 2.OG | WA | 121,34 | 6,28 | 59 | 49 | 47,6 | 41,2 | 53,6 | 47,9 | 6,0 | 6,7 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 3.OG | WA | 121,34 | 9,08 | 59 | 49 | 48,1 | 41,8 | 54,0 | 48,3 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 84;A | 1+045 | S | EG | WA | 114,18 | 0,76 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 53,1 | 47,4 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 1.OG | WA | 114,18 | 3,56 | 59 | 49 | 47,2 | 40,8 | 53,6 | 47,9 | 6,4 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 2.OG | WA | 114,18 | 6,36 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 54,0 | 48,3 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 3.OG | WA | 114,18 | 9,16 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 54,3 | 48,7 | 6,3 | 7,0 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 84;B | 1+036 | W | EG | WA | 114,96 | 1,07 | 59 | 49 | 45,4 | 39,0 | 53,2 | 47,6 | 7,8 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | 1.OG | WA | 114,96 | 3,87 | 59 | 49 | 45,9 | 39,6 | 53,7 | 48,1 | 7,8 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | 2.OG | WA | 114,96 | 6,67 | 59 | 49 | 46,4 | 40,1 | 54,2 | 48,5 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | 3.OG | WA | 114,96 | 9,47 | 59 | 49 | 47,0 | 40,6 | 54,6 | 49,0 | 7,6 | 8,4 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 85;A | 1+023 | SO | EG | WA | 119,95 | 1,55 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 52,9 | 47,3 | 7,8 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 1.OG | WA | 119,95 | 4,35 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 53,2 | 47,6 | 7,7 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 2.OG | WA | 119,95 | 7,15 | 59 | 49 | 46,0 | 39,7 | 53,6 | 48,0 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 3.OG | WA | 119,95 | 9,95 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 54,2 | 48,5 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | EG | WA | 120,25 | 1,87 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 52,9 | 47,3 | 7,8 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 1.OG | WA | 120,25 | 4,67 | 59 | 49 | 45,4 | 39,0 | 53,3 | 47,7 | 7,9 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 2.OG | WA | 120,25 | 7,47 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 53,6 | 48,0 | 7,9 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 3.OG | WA | 120,25 | 10,27 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 54,0 | 48,4 | 7,8 | 8,6 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 86;A | 1+001 | SW | EG | WA | 129,03 | 2,17 | 59 | 49 | 44,6 | 38,3 | 52,6 | 47,0 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 1.OG | WA | 129,03 | 4,97 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 53,0 | 47,3 | 8,1 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 2.OG | WA | 129,03 | 7,77 | 59 | 49 | 45,2 | 38,9 | 53,2 | 47,6 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 3.OG | WA | 129,03 | 10,57 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 53,6 | 48,0 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 25/25a Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 89;A | 1+234 | S | 3.OG | WA | 65,21 | 12,24 | 59 | 49 | 45,7 | 39,5 | 48,4 | 42,7 | 2,7 | 3,2 | X | - | - | nein |
| 89;B | 1+210 | W | 3.OG | WA | 64,61 | 12,12 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 49,1 | 43,3 | 1,5 | 2,0 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 90;A | 1+144 | O | EG | WA | 78,81 | 2,29 | 59 | 49 | 66,3 | 59,9 | 65,1 | 58,9 | -1,2 | -1,0 | | - | - | nein |
| 90;A | 1+144 | O | 1.OG | WA | 78,81 | 5,09 | 59 | 49 | 66,1 | 59,8 | 65,1 | 58,8 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------------------------|---------|--------|----------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | |
| 90;B | 1+132 | N | EG | WA | 77,53 | 2,31 | 59 | 49 | 59,2 | 52,8 | 58,3 | 52,1 | -0,9 | -0,7 | | - | - | nein |
| 90;B | 1+132 | N | 1.OG | WA | 77,53 | 5,11 | 59 | 49 | 59,6 | 53,3 | 58,7 | 52,4 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91;A | 1+169 | W | EG | WA | 92,80 | 2,39 | 59 | 49 | 63,8 | 57,4 | 63,0 | 56,8 | -0,8 | -0,6 | | - | - | nein |
| 91;A | 1+169 | W | 1.OG | WA | 92,80 | 5,19 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,4 | 57,2 | -0,7 | -0,6 | | - | - | nein |
| 91;A | 1+169 | W | 2.OG | WA | 92,80 | 7,99 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,6 | 57,4 | -0,5 | -0,4 | | - | - | nein |
| 91;A | 1+169 | W | 3.OG | WA | 92,80 | 10,79 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 63,2 | 57,0 | -0,7 | -0,5 | | - | - | nein |
| 91;B | 1+162 | W | EG | WA | 107,46 | 2,36 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 62,2 | 56,0 | -1,1 | -1,0 | | - | - | nein |
| 91;B | 1+162 | W | 1.OG | WA | 107,46 | 5,16 | 59 | 49 | 63,6 | 57,3 | 62,5 | 56,3 | -1,1 | -1,0 | | - | - | nein |
| 91;B | 1+162 | W | 2.OG | WA | 107,46 | 7,96 | 59 | 49 | 63,5 | 57,2 | 62,6 | 56,3 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein |
| 91;B | 1+162 | W | 3.OG | WA | 107,46 | 10,76 | 59 | 49 | 63,4 | 57,0 | 62,6 | 56,4 | -0,8 | -0,6 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91a | 1+167 | | (2,8 m) | W_A | 93,68 | 2,57 | 59 | 0 | 66,5 | 60,1 | 65,6 | 59,4 | -0,9 | -0,7 | | - | - | nein |
| 91a | 1+167 | | (5,6 m) | W_A | 93,68 | 5,37 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 66,0 | 59,7 | -0,7 | -0,7 | | - | - | nein |
| 91a | 1+167 | | (8,4 m) | W_A | 93,68 | 8,17 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 66,1 | 59,9 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91b | 1+163 | | (2,8 m) | W_A | 103,23 | 2,64 | 59 | 0 | 66,1 | 59,7 | 64,9 | 58,6 | -1,2 | -1,1 | | - | - | nein |
| 91b | 1+163 | | (5,6 m) | W_A | 103,23 | 5,44 | 59 | 0 | 66,2 | 59,8 | 65,0 | 58,8 | -1,2 | -1,0 | | - | - | nein |
| 91b | 1+163 | | (8,4 m) | W_A | 103,23 | 8,24 | 59 | 0 | 66,1 | 59,8 | 65,1 | 58,9 | -1,0 | -0,9 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91c | 1+166 | | (11,0 m) | W_A | 96,39 | 10,60 | 59 | 0 | 66,4 | 60,1 | 65,7 | 59,4 | -0,7 | -0,7 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91d | 1+164 | | (11,0 m) | W_A | 100,14 | 10,74 | 59 | 0 | 66,3 | 59,9 | 65,5 | 59,3 | -0,8 | -0,6 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91e | 1+170 | | (14,0 m) | W_A | 91,28 | 13,82 | 59 | 0 | 65,3 | 58,9 | 64,8 | 58,6 | -0,5 | -0,3 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91f | 1+163 | | (14,0 m) | W_A | 106,86 | 13,92 | 59 | 0 | 64,7 | 58,4 | 64,1 | 57,9 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 Vorbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 92;A | 1+165 | W | EG | WA | 98,19 | 2,37 | 59 | 49 | 64,2 | 57,8 | 63,1 | 56,9 | -1,1 | -0,9 | | - | - | nein |
| 92;A | 1+165 | W | 1.OG | WA | 98,19 | 5,17 | 59 | 49 | 64,3 | 58,0 | 63,4 | 57,1 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein |
| 92;A | 1+165 | W | 2.OG | WA | 98,19 | 7,97 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 63,4 | 57,2 | -0,8 | -0,7 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 93;A | 1+170 | W | 4.OG | WA | 93,98 | 14,36 | 59 | 49 | 63,1 | 56,8 | 62,6 | 56,5 | -0,5 | -0,3 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 94;A | 1+148 | O | EG | WA | 69,06 | 2,17 | 59 | 49 | 66,5 | 60,1 | 65,5 | 59,3 | -1,0 | -0,8 | | - | - | nein |
| 94;A | 1+148 | O | 1.OG | WA | 69,06 | 4,97 | 59 | 49 | 66,3 | 60,0 | 65,5 | 59,2 | -0,8 | -0,8 | | - | - | nein |
| 94;A | 1+148 | O | 2.OG | WA | 69,06 | 7,77 | 59 | 49 | 65,9 | 59,6 | 65,2 | 59,0 | -0,7 | -0,6 | | - | - | nein |
| 94;A | 1+148 | O | 3.OG | WA | 69,06 | 10,57 | 59 | 49 | 65,4 | 59,1 | 64,9 | 58,7 | -0,5 | -0,4 | | - | - | nein |
| 94;A | 1+148 | O | 4.OG | WA | 69,06 | 13,37 | 59 | 49 | 65,0 | 58,6 | 64,5 | 58,3 | -0,5 | -0,3 | | - | - | nein |
| 94;B | 1+126 | N | 2.OG | WA | 67,97 | 7,79 | 59 | 49 | 51,4 | 45,0 | 53,1 | 47,2 | 1,7 | 2,2 | X | - | - | nein |
| 94;B | 1+126 | N | 3.OG | WA | 67,97 | 10,59 | 59 | 49 | 56,0 | 49,6 | 56,0 | 49,9 | 0,0 | 0,3 | | - | - | nein |
| 94;B | 1+126 | N | 4.OG | WA | 67,97 | 13,39 | 59 | 49 | 57,0 | 50,7 | 56,7 | 50,6 | -0,3 | -0,1 | | - | - | nein |
| 94;C | 1+109 | W | 2.OG | WA | 57,70 | 7,70 | 59 | 49 | 51,6 | 45,3 | 58,5 | 52,9 | 6,9 | 7,6 | X | - | 3,9 | N |
| 94;C | 1+109 | W | 3.OG | WA | 57,70 | 10,50 | 59 | 49 | 52,3 | 46,0 | 59,2 | 53,6 | 6,9 | 7,6 | X | 0,2 | 4,6 | T/N |
| 94;C | 1+109 | W | 4.OG | WA | 57,70 | 13,30 | 59 | 49 | 52,9 | 46,6 | 59,4 | 53,8 | 6,5 | 7,2 | X | 0,4 | 4,8 | T/N |
| 94;D | 1+118 | S | EG | WA | 57,07 | 2,23 | 59 | 49 | 52,4 | 46,1 | 57,3 | 51,6 | 4,9 | 5,5 | X | - | 2,6 | N |
| 94;D | 1+118 | S | 1.OG | WA | 57,07 | 5,03 | 59 | 49 | 54,6 | 48,3 | 59,7 | 54,1 | 5,1 | 5,8 | X | 0,7 | 5,1 | T/N |
| 94;D | 1+118 | S | 2.OG | WA | 57,07 | 7,83 | 59 | 49 | 55,6 | 49,2 | 60,7 | 55,0 | 5,1 | 5,8 | X | 1,7 | 6,0 | T/N |
| 94;D | 1+118 | S | 3.OG | WA | 57,07 | 10,63 | 59 | 49 | 56,1 | 49,8 | 61,3 | 55,7 | 5,2 | 5,9 | X | 2,3 | 6,7 | T/N |
| 94;D | 1+118 | S | 4.OG | WA | 57,07 | 13,43 | 59 | 49 | 56,6 | 50,3 | 61,7 | 56,0 | 5,1 | 5,7 | X | 2,7 | 7,0 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 94;E | 1+136 | W | EG | WA | 61,53 | 2,14 | 59 | 49 | 52,6 | 46,3 | 57,7 | 52,1 | 5,1 | 5,8 | X | - | 3,1 | N |
| 94;E | 1+136 | W | 1.OG | WA | 61,53 | 4,94 | 59 | 49 | 53,3 | 47,0 | 58,8 | 53,1 | 5,5 | 6,1 | X | - | 4,1 | N |
| 94;E | 1+136 | W | 2.OG | WA | 61,53 | 7,74 | 59 | 49 | 53,9 | 47,6 | 59,6 | 54,0 | 5,7 | 6,4 | X | 0,6 | 5,0 | T/N |
| 94;E | 1+136 | W | 3.OG | WA | 61,53 | 10,54 | 59 | 49 | 54,6 | 48,3 | 60,3 | 54,7 | 5,7 | 6,4 | X | 1,3 | 5,7 | T/N |
| 94;E | 1+136 | W | 4.OG | WA | 61,53 | 13,34 | 59 | 49 | 55,3 | 49,0 | 60,9 | 55,3 | 5,6 | 6,3 | X | 1,9 | 6,3 | T/N |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95;A | 1+175 | W | EG | WA | 79,11 | 2,42 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,3 | 57,1 | -0,8 | -0,7 | | - | - | nein |
| 95;A | 1+175 | W | 1.OG | WA | 79,11 | 5,22 | 59 | 49 | 64,4 | 58,1 | 63,8 | 57,5 | -0,6 | -0,6 | | - | - | nein |
| 95;A | 1+175 | W | 2.OG | WA | 79,11 | 8,02 | 59 | 49 | 64,4 | 58,1 | 63,9 | 57,7 | -0,5 | -0,4 | | - | - | nein |
| 95;A | 1+175 | W | 3.OG | WA | 79,11 | 10,82 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 63,8 | 57,6 | -0,4 | -0,3 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95a | 1+173 | | (4,8 m) | W_A | 81,29 | 4,66 | 59 | 0 | 67,1 | 60,8 | 66,3 | 60,1 | -0,8 | -0,7 | | - | - | nein |
| 95a | 1+173 | | (7,6 m) | W_A | 81,29 | 7,46 | 59 | 0 | 67,1 | 60,8 | 66,4 | 60,2 | -0,7 | -0,6 | | - | - | nein |
| 95a | 1+173 | | (10,4 m) | W_A | 81,29 | 10,26 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,3 | 60,1 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95b | 1+179 | | (14,0 m) | W_A | 73,17 | 13,64 | 59 | 0 | 65,8 | 59,4 | 65,7 | 59,6 | -0,1 | 0,2 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95c | 1+173 | | (14,0 m) | W_A | 85,86 | 14,01 | 59 | 0 | 65,4 | 59,0 | 64,9 | 58,7 | -0,5 | -0,3 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 96;A | 1+180 | W | 4.OG | WA | 74,57 | 14,40 | 59 | 49 | 63,6 | 57,2 | 63,5 | 57,4 | -0,1 | 0,2 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|-----------------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|--|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 97;A | 1+152 | S | EG | WA | 47,28 | 2,15 | 59 | 49 | 61,0 | 54,7 | 63,5 | 57,5 | 2,5 | 2,8 | X | 4,5 | 8,5 | T/N | |
| 97;A | 1+152 | S | 1.OG | WA | 47,28 | 4,95 | 59 | 49 | 61,6 | 55,3 | 64,1 | 58,1 | 2,5 | 2,8 | X | 5,1 | 9,1 | T/N | |
| 97;A | 1+152 | S | 2.OG | WA | 47,28 | 7,75 | 59 | 49 | 62,0 | 55,6 | 64,5 | 58,6 | 2,5 | 3,0 | X | 5,5 | 9,6 | T/N | |
| 97;A | 1+152 | S | 3.OG | WA | 47,28 | 10,55 | 59 | 49 | 61,9 | 55,5 | 64,7 | 58,8 | 2,8 | 3,3 | X | 5,7 | 9,8 | T/N | |
| 97;A | 1+152 | S | 4.OG | WA | 47,28 | 13,35 | 59 | 49 | 61,8 | 55,5 | 64,7 | 58,8 | 2,9 | 3,3 | X | 5,7 | 9,8 | T/N | |
| 97;B | 1+155 | O | EG | WA | 55,77 | 2,16 | 59 | 49 | 66,4 | 60,0 | 66,5 | 60,3 | 0,1 | 0,3 | X | 7,5 | 11,3 | T/N | |
| 97;B | 1+155 | O | 1.OG | WA | 55,77 | 4,96 | 59 | 49 | 66,3 | 59,9 | 66,3 | 60,1 | 0,0 | 0,2 | X | 7,3 | 11,1 | T/N | |
| 97;B | 1+155 | O | 2.OG | WA | 55,77 | 7,76 | 59 | 49 | 65,9 | 59,6 | 65,9 | 59,7 | 0,0 | 0,1 | X | 6,9 | 10,7 | T/N | |
| 97;B | 1+155 | O | 3.OG | WA | 55,77 | 10,56 | 59 | 49 | 65,5 | 59,1 | 65,6 | 59,4 | 0,1 | 0,3 | X | 6,6 | 10,4 | T/N | |
| 97;B | 1+155 | O | 4.OG | WA | 55,77 | 13,36 | 59 | 49 | 65,0 | 58,7 | 65,2 | 59,0 | 0,2 | 0,3 | X | - | - | nein | |
| 97;C | 1+143 | W | EG | WA | 50,96 | 2,10 | 59 | 49 | 52,2 | 45,9 | 58,2 | 52,6 | 6,0 | 6,7 | X | - | 3,6 | N | |
| 97;C | 1+143 | W | 1.OG | WA | 50,96 | 4,90 | 59 | 49 | 53,3 | 47,0 | 59,4 | 53,8 | 6,1 | 6,8 | X | 0,4 | 4,8 | T/N | |
| 97;C | 1+143 | W | 2.OG | WA | 50,96 | 7,70 | 59 | 49 | 54,0 | 47,7 | 60,3 | 54,7 | 6,3 | 7,0 | X | 1,3 | 5,7 | T/N | |
| 97;C | 1+143 | W | 3.OG | WA | 50,96 | 10,50 | 59 | 49 | 54,9 | 48,6 | 60,9 | 55,3 | 6,0 | 6,7 | X | 1,9 | 6,3 | T/N | |
| 97;C | 1+143 | W | 4.OG | WA | 50,96 | 13,30 | 59 | 49 | 55,4 | 49,1 | 61,2 | 55,6 | 5,8 | 6,5 | X | 2,2 | 6,6 | T/N | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98;A | 1+182 | W | EG | WA | 63,59 | 2,46 | 59 | 49 | 64,0 | 57,7 | 63,6 | 57,3 | -0,4 | -0,4 | | - | - | nein | |
| 98;A | 1+182 | W | 1.OG | WA | 63,59 | 5,26 | 59 | 49 | 64,3 | 57,9 | 64,0 | 57,8 | -0,3 | -0,1 | | - | - | nein | |
| 98;A | 1+182 | W | 2.OG | WA | 63,59 | 8,06 | 59 | 49 | 64,4 | 58,0 | 64,2 | 58,0 | -0,2 | 0,0 | | - | - | nein | |
| 98;A | 1+182 | W | 3.OG | WA | 63,59 | 10,86 | 59 | 49 | 64,2 | 57,8 | 64,4 | 58,3 | 0,2 | 0,5 | | - | - | nein | |
| 98;B | 1+189 | W | EG | WA | 48,76 | 2,49 | 59 | 49 | 60,6 | 54,2 | 62,0 | 56,1 | 1,4 | 1,9 | | - | - | nein | |
| 98;B | 1+189 | W | 1.OG | WA | 48,76 | 5,29 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 64,4 | 58,3 | 1,1 | 1,3 | | - | - | nein | |
| 98;B | 1+189 | W | 2.OG | WA | 48,76 | 8,09 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 65,2 | 59,2 | 1,1 | 1,4 | X | 6,2 | 10,2 | T/N | |
| 98;B | 1+189 | W | 3.OG | WA | 48,76 | 10,89 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 64,9 | 58,9 | 1,0 | 1,4 | | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|---|---------------|--------|----------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|--|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98a | 1+187 | | (2,8 m) | W_A | 50,45 | 2,48 | 59 | 0 | 63,8 | 57,4 | 64,8 | 58,8 | 1,0 | 1,4 | | - | - | nein | |
| 98a | 1+187 | | (5,6 m) | W_A | 50,45 | 5,28 | 59 | 0 | 65,9 | 59,6 | 67,0 | 61,0 | 1,1 | 1,4 | | - | - | nein | |
| 98a | 1+187 | | (8,4 m) | W_A | 50,45 | 8,08 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 67,9 | 61,9 | 1,2 | 1,5 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98b | 1+182 | | (2,8 m) | W_A | 60,17 | 2,45 | 59 | 0 | 66,7 | 60,3 | 66,1 | 59,9 | -0,6 | -0,4 | | - | - | nein | |
| 98b | 1+182 | | (5,6 m) | W_A | 60,17 | 5,25 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,5 | 60,3 | -0,4 | -0,3 | | - | - | nein | |
| 98b | 1+182 | | (8,4 m) | W_A | 60,17 | 8,05 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,7 | 60,5 | -0,2 | -0,1 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98c | 1+186 | | (11,0 m) | W_A | 53,16 | 10,61 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 67,5 | 61,4 | 0,8 | 1,0 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98d | 1+184 | | (11,0 m) | W_A | 56,96 | 10,53 | 59 | 0 | 66,8 | 60,4 | 67,3 | 61,2 | 0,5 | 0,8 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98e | 1+190 | | (14,0 m) | W_A | 47,22 | 13,68 | 59 | 0 | 65,1 | 58,8 | 66,4 | 60,4 | 1,3 | 1,6 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98f | 1+183 | | (14,0 m) | W_A | 63,42 | 13,67 | 59 | 0 | 65,7 | 59,3 | 66,1 | 60,0 | 0,4 | 0,7 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Vorbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 99;A | 1+184 | W | EG | WA | 55,26 | 2,47 | 59 | 49 | 64,5 | 58,1 | 64,3 | 58,1 | -0,2 | 0,0 | | - | - | nein | |
| 99;A | 1+184 | W | 1.OG | WA | 55,26 | 5,27 | 59 | 49 | 64,3 | 58,0 | 64,6 | 58,4 | 0,3 | 0,4 | | - | - | nein | |
| 99;A | 1+184 | W | 2.OG | WA | 55,26 | 8,07 | 59 | 49 | 64,6 | 58,2 | 65,0 | 58,9 | 0,4 | 0,7 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100;A | 1+190 | W | 4.OG | WA | 49,61 | 14,46 | 59 | 49 | 63,2 | 56,8 | 64,3 | 58,3 | 1,1 | 1,5 | | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel

Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV

Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------------|---------|--------|------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Lückenbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 101;A | 1+192 | W | EG | WA | 41,72 | 2,51 | 59 | 49 | 61,4 | 55,0 | 63,1 | 57,1 | 1,7 | 2,1 | X | 4,1 | 8,1 | T/N |
| 101;A | 1+192 | W | 1.OG | WA | 41,72 | 5,31 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 64,7 | 58,7 | 1,4 | 1,7 | | - | - | nein |
| 101;A | 1+192 | W | 2.OG | WA | 41,72 | 8,11 | 59 | 49 | 64,0 | 57,6 | 65,4 | 59,4 | 1,4 | 1,8 | X | 6,4 | 10,4 | T/N |
| 101;A | 1+192 | W | 3.OG | WA | 41,72 | 10,91 | 59 | 49 | 63,7 | 57,4 | 65,2 | 59,2 | 1,5 | 1,8 | X | 6,2 | 10,2 | T/N |
| Alte Kaulsdorfer Straße 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 102;A | 1+196 | W | EG | WA | 29,99 | 2,85 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 65,8 | 59,8 | 1,9 | 2,3 | X | 6,8 | 10,8 | T/N |
| 102;A | 1+196 | W | 1.OG | WA | 29,99 | 6,05 | 59 | 49 | 64,1 | 57,7 | 66,1 | 60,2 | 2,0 | 2,5 | X | 7,1 | 11,2 | T/N |
| 102;A | 1+196 | W | 2.OG | WA | 29,99 | 9,25 | 59 | 49 | 63,9 | 57,6 | 66,0 | 60,1 | 2,1 | 2,5 | X | 7,0 | 11,1 | T/N |
| 102;B | 1+204 | S | EG | WA | 21,74 | 2,89 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 66,9 | 61,2 | 2,7 | 3,3 | X | 7,9 | 12,2 | T/N |
| 102;B | 1+204 | S | 1.OG | WA | 21,74 | 6,09 | 59 | 49 | 64,8 | 58,4 | 67,4 | 61,7 | 2,6 | 3,3 | X | 8,4 | 12,7 | T/N |
| 102;B | 1+204 | S | 2.OG | WA | 21,74 | 9,29 | 59 | 49 | 64,5 | 58,2 | 67,2 | 61,5 | 2,7 | 3,3 | X | 8,2 | 12,5 | T/N |

Unterlage 17.1.3.2

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Immissionspegel mit Lärmschutzmaßnahme

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutz
Am Bahndamm 30 km/h, Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Prognose | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|---|---------------|--------|------|--------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1;A | 0+063 | S | EG | M-T | 47,13 | 2,51 | 64 | 0 | 62,0 | 56,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+063 | S | 1.OG | M-T | 47,13 | 5,31 | 64 | 0 | 63,3 | 57,7 | - | - | nein | nein |
| 1;B | 0+083 | O | EG | M-T | 42,24 | 2,61 | 64 | 0 | 54,9 | 49,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+083 | O | 1.OG | M-T | 42,24 | 5,41 | 64 | 0 | 55,5 | 49,8 | - | - | nein | nein |
| 1;C | 0+085 | N | EG | M-T | 30,15 | 2,63 | 64 | 0 | 62,4 | 56,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+085 | N | 1.OG | M-T | 30,15 | 5,43 | 64 | 0 | 63,4 | 57,8 | - | - | nein | nein |
| 1;D | 0+074 | W | 1.OG | M-T | 33,50 | 5,37 | 64 | 0 | 65,2 | 59,6 | 1,2 | - | ja | nein |
| An der Wuhlheide 265 (ggf. zu Verwaltung Alte Försterei) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2;A | 0+196 | SO | EG | M-T | 29,95 | 2,27 | 64 | 0 | 55,6 | 50,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+196 | SO | 1.OG | M-T | 29,95 | 5,07 | 64 | 0 | 56,4 | 50,8 | - | - | nein | nein |
| 2;B | 0+224 | NO | EG | M-T | 31,42 | 2,13 | 64 | 0 | 57,3 | 51,7 | - | - | nein | nein |
| | 0+224 | NO | 1.OG | M-T | 31,42 | 4,93 | 64 | 0 | 59,1 | 53,5 | - | - | nein | nein |
| 2;C | 0+199 | NW | EG | M-T | 21,82 | 2,25 | 64 | 0 | 63,6 | 58,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+199 | NW | 1.OG | M-T | 21,82 | 5,05 | 64 | 0 | 64,6 | 59,0 | 0,6 | - | ja | nein |
| 2;D | 0+172 | SW | EG | M-T | 18,19 | 2,38 | 64 | 0 | 63,7 | 58,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+172 | SW | 1.OG | M-T | 18,19 | 5,18 | 64 | 0 | 64,3 | 58,6 | 0,3 | - | ja | nein |
| Friedenstraße 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3;A | 0+633 | N | EG | WA | 121,98 | 2,51 | 59 | 49 | 50,2 | 44,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 1.OG | WA | 121,98 | 5,31 | 59 | 49 | 51,1 | 45,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 2.OG | WA | 121,98 | 8,11 | 59 | 49 | 51,9 | 46,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+633 | N | 3.OG | WA | 121,98 | 10,91 | 59 | 49 | 52,6 | 47,0 | - | - | nein | nein |
| 3;B | 0+624 | W | EG | WA | 121,77 | 2,47 | 59 | 49 | 50,3 | 44,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+624 | W | 1.OG | WA | 121,77 | 5,27 | 59 | 49 | 50,9 | 45,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+624 | W | 2.OG | WA | 121,77 | 8,07 | 59 | 49 | 51,5 | 45,9 | - | - | nein | nein |
| 3;C | 0+624 | W | 3.OG | WA | 121,77 | 10,87 | 59 | 49 | 52,2 | 46,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | EG | WA | 129,89 | 2,48 | 59 | 49 | 43,7 | 38,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | 1.OG | WA | 129,89 | 5,28 | 59 | 49 | 44,2 | 38,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+626 | S | 2.OG | WA | 129,89 | 8,08 | 59 | 49 | 44,8 | 39,1 | - | - | nein | nein |
| 0+626 | S | 3.OG | WA | 129,89 | 10,88 | 59 | 49 | 45,7 | 40,1 | - | - | nein | nein | |
| Friedenstraße 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 4;A | 0+895 | O | EG | WA | 142,96 | 2,12 | 59 | 49 | 46,7 | 40,9 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 1.OG | WA | 142,96 | 4,92 | 59 | 49 | 47,4 | 41,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 2.OG | WA | 142,96 | 7,72 | 59 | 49 | 48,3 | 42,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+895 | O | 3.OG | WA | 142,96 | 10,52 | 59 | 49 | 48,8 | 43,0 | - | - | nein | nein |
| 4;B | 0+637 | N | EG | WA | 131,74 | 2,53 | 59 | 49 | 49,2 | 43,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+637 | N | 1.OG | WA | 131,74 | 5,33 | 59 | 49 | 50,1 | 44,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+637 | N | 2.OG | WA | 131,74 | 8,13 | 59 | 49 | 51,0 | 45,3 | - | - | nein | nein |
| 4;C | 0+637 | N | 3.OG | WA | 131,74 | 10,93 | 59 | 49 | 51,9 | 46,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | EG | WA | 136,25 | 2,52 | 59 | 49 | 43,8 | 38,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | 1.OG | WA | 136,25 | 5,32 | 59 | 49 | 44,3 | 38,6 | - | - | nein | nein |
| 4;D | 0+634 | S | 2.OG | WA | 136,25 | 8,12 | 59 | 49 | 44,8 | 39,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | S | 3.OG | WA | 136,25 | 10,92 | 59 | 49 | 46,0 | 40,4 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | W | EG | WA | 140,91 | 2,52 | 59 | 49 | 43,3 | 37,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+634 | W | 1.OG | WA | 140,91 | 5,32 | 59 | 49 | 43,9 | 38,2 | - | - | nein | nein |
| 0+634 | W | 2.OG | WA | 140,91 | 8,12 | 59 | 49 | 44,7 | 39,1 | - | - | nein | nein | |
| 0+634 | W | 3.OG | WA | 140,91 | 10,92 | 59 | 49 | 46,3 | 40,7 | - | - | nein | nein | |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen
An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutz
Am Bahndamm 30 km/h, Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Prognose | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|--|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Hämmerlingstraße 88 (Nachwuchsleistungszentrum) | | | | | | | | | | | | | | |
| 28;A | 0+682 | S | EG | M-T | 89,78 | 2,71 | 64 | 0 | 45,6 | 39,9 | - | - | nein | nein |
| | 0+682 | S | 1.OG | M-T | 89,78 | 5,51 | 64 | 0 | 48,8 | 43,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+682 | S | 2.OG | M-T | 89,78 | 8,31 | 64 | 0 | 49,9 | 44,2 | - | - | nein | nein |
| 28;B | 0+694 | O | EG | M-T | 85,60 | 2,83 | 64 | 0 | 54,0 | 47,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+694 | O | 1.OG | M-T | 85,60 | 5,63 | 64 | 0 | 54,7 | 48,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+694 | O | 2.OG | M-T | 85,60 | 8,43 | 64 | 0 | 54,9 | 48,7 | - | - | nein | nein |
| 28;C | 0+708 | O | EG | M-T | 68,51 | 3,17 | 64 | 0 | 59,4 | 53,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+708 | O | 1.OG | M-T | 68,51 | 5,97 | 64 | 0 | 59,3 | 53,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+708 | O | 2.OG | M-T | 68,51 | 8,77 | 64 | 0 | 59,1 | 52,9 | - | - | nein | nein |
| 28;D | 0+710 | N | EG | M-T | 55,50 | 3,21 | 64 | 0 | 61,1 | 55,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+710 | N | 1.OG | M-T | 55,50 | 6,01 | 64 | 0 | 61,7 | 55,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+710 | N | 2.OG | M-T | 55,50 | 8,81 | 64 | 0 | 62,0 | 55,9 | - | - | nein | nein |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen
An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Neubaubereich - Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutz
Am Bahndamm 30 km/h, Bereich An der Wuhlheide | Friedenstraße

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|-----------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Allgemeines Wohngebiet, M_T = Mischgebiet nur Tagnutzung |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert gemäß § 2 16. BImSchV tags/nachts |
| 10-11 | Prognose | Beurteilungspegel Prognose tags/nachts |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts |
| 14-15 | Anspruch | Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach tags/nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutzmaßnahme 30 km/h
Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Prog. 30 km/h | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | | |
|-----------------------------|---------|--------|--------|------|-------|-------|----------|-------|---------------|-------|------------|-------------|-----------------|-----------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | Tag | Nacht | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | | | | | | | |
| Am Bahndamm 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71;A | 0+795 | NO | EG | WA | 27,36 | 3,58 | 59 | 49 | 42,8 | 37,1 | - | - | nein | nein | |
| | 0+795 | NO | 1.OG | WA | 27,36 | 6,38 | 59 | 49 | 42,7 | 37,0 | - | - | nein | nein | |
| | 0+795 | NO | 2.OG | WA | 27,36 | 9,18 | 59 | 49 | 43,9 | 38,2 | - | - | nein | nein | |
| 71;B | 0+791 | NW | EG | WA | 22,02 | 3,65 | 59 | 49 | 61,7 | 56,0 | 2,7 | 7,0 | ja | ja | |
| | 0+791 | NW | 1.OG | WA | 22,02 | 6,45 | 59 | 49 | 62,4 | 56,7 | 3,4 | 7,7 | ja | ja | |
| | 0+791 | NW | 2.OG | WA | 22,02 | 9,25 | 59 | 49 | 62,4 | 56,8 | 3,4 | 7,8 | ja | ja | |
| 71;C | 0+795 | SW | EG | WA | 16,73 | 3,58 | 59 | 49 | 65,1 | 59,5 | 6,1 | 10,5 | ja | ja | |
| | 0+795 | SW | 1.OG | WA | 16,73 | 6,38 | 59 | 49 | 65,6 | 60,0 | 6,6 | 11,0 | ja | ja | |
| | 0+795 | SW | 2.OG | WA | 16,73 | 9,18 | 59 | 49 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | ja | ja | |
| Am Bahndamm 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71a | 0+797 | | (2,0 m | W_A | 28,28 | 2,14 | 59 | 0 | 46,3 | 40,6 | - | - | nein | nein | |
| | 0+797 | | (4,8 m | W_A | 28,28 | 4,94 | 59 | 0 | 46,7 | 41,0 | - | - | nein | nein | |
| | 0+797 | | (7,6 m | W_A | 28,28 | 7,74 | 59 | 0 | 47,1 | 41,3 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 1 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 71b | 0+793 | | (2,0 m | W_A | 35,37 | 2,19 | 59 | 0 | 56,1 | 50,4 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 3 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72;A | 0+802 | NO | EG | WA | 27,42 | 3,35 | 59 | 49 | 44,7 | 39,1 | - | - | nein | nein | |
| | 0+802 | NO | 1.OG | WA | 27,42 | 6,15 | 59 | 49 | 44,1 | 38,5 | - | - | nein | nein | |
| | 0+802 | NO | 2.OG | WA | 27,42 | 8,95 | 59 | 49 | 45,0 | 39,4 | - | - | nein | nein | |
| 72;B | 0+802 | SW | EG | WA | 16,76 | 3,35 | 59 | 49 | 64,9 | 59,3 | 5,9 | 10,3 | ja | ja | |
| | 0+802 | SW | 1.OG | WA | 16,76 | 6,15 | 59 | 49 | 65,4 | 59,8 | 6,4 | 10,8 | ja | ja | |
| | 0+802 | SW | 2.OG | WA | 16,76 | 8,95 | 59 | 49 | 65,3 | 59,7 | 6,3 | 10,7 | ja | ja | |
| Am Bahndamm 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72a | 0+800 | | (2,0 m | W_A | 28,48 | 2,06 | 59 | 0 | 46,6 | 40,9 | - | - | nein | nein | |
| | 0+800 | | (4,8 m | W_A | 28,48 | 4,86 | 59 | 0 | 47,0 | 41,3 | - | - | nein | nein | |
| | 0+800 | | (7,6 m | W_A | 28,48 | 7,66 | 59 | 0 | 47,1 | 41,4 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 3 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 72b | 0+801 | | (2,0 m | W_A | 35,70 | 2,12 | 59 | 0 | 49,6 | 43,9 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73;A | 0+809 | NO | EG | WA | 27,47 | 3,36 | 59 | 49 | 45,5 | 39,9 | - | - | nein | nein | |
| | 0+809 | NO | 1.OG | WA | 27,47 | 6,16 | 59 | 49 | 44,6 | 38,9 | - | - | nein | nein | |
| | 0+809 | NO | 2.OG | WA | 27,47 | 8,96 | 59 | 49 | 45,3 | 39,6 | - | - | nein | nein | |
| 73;B | 0+809 | SW | EG | WA | 16,78 | 3,36 | 59 | 49 | 64,6 | 59,0 | 5,6 | 10,0 | ja | ja | |
| | 0+809 | SW | 1.OG | WA | 16,78 | 6,16 | 59 | 49 | 65,2 | 59,6 | 6,2 | 10,6 | ja | ja | |
| | 0+809 | SW | 2.OG | WA | 16,78 | 8,96 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | ja | ja | |
| Am Bahndamm 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73a | 0+811 | | (2,0 m | W_A | 28,38 | 1,88 | 59 | 0 | 47,5 | 41,9 | - | - | nein | nein | |
| | 0+811 | | (4,8 m | W_A | 28,38 | 4,68 | 59 | 0 | 47,9 | 42,2 | - | - | nein | nein | |
| | 0+811 | | (7,6 m | W_A | 28,38 | 7,48 | 59 | 0 | 47,5 | 41,8 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 5 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 73b | 0+808 | | (2,0 m | W_A | 35,66 | 1,86 | 59 | 0 | 50,7 | 45,0 | - | - | nein | nein | |
| Am Bahndamm 7 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 74;A | 0+816 | NO | EG | WA | 27,52 | 3,32 | 59 | 49 | 46,1 | 40,5 | - | - | nein | nein | |
| | 0+816 | NO | 1.OG | WA | 27,52 | 6,12 | 59 | 49 | 45,8 | 40,1 | - | - | nein | nein | |
| | 0+816 | NO | 2.OG | WA | 27,52 | 8,92 | 59 | 49 | 46,3 | 40,7 | - | - | nein | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutzmaßnahme 30 km/h
Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Prog. 30 km/h | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|--|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|---------------|-------|-----------|-------|-----------------|-------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | Tag | Nacht |
| 74;B | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| | 0+816 | SW | EG | WA | 16,81 | 3,32 | 59 | 49 | 64,4 | 58,8 | 5,4 | 9,8 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 1.OG | WA | 16,81 | 6,12 | 59 | 49 | 65,0 | 59,4 | 6,0 | 10,4 | ja | ja |
| | 0+816 | SW | 2.OG | WA | 16,81 | 8,92 | 59 | 49 | 64,7 | 59,1 | 5,7 | 10,1 | ja | ja |
| Am Bahndamm 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | |
| 74a | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 28,40 | 1,78 | 59 | 0 | 47,8 | 42,2 | - | - | nein | nein |
| | 0+814 | | (4,8 m) | W_A | 28,40 | 4,58 | 59 | 0 | 48,1 | 42,5 | - | - | nein | nein |
| | 0+814 | | (7,6 m) | W_A | 28,40 | 7,38 | 59 | 0 | 47,9 | 42,2 | - | - | nein | nein |
| Am Bahndamm 7 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | |
| 74b | 0+814 | | (2,0 m) | W_A | 35,78 | 1,70 | 59 | 0 | 51,1 | 45,5 | - | - | nein | nein |
| Am Bahndamm 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 75;A | 0+823 | NO | EG | WA | 27,58 | 3,04 | 59 | 49 | 46,9 | 41,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+823 | NO | 1.OG | WA | 27,58 | 5,84 | 59 | 49 | 46,5 | 40,9 | - | - | nein | nein |
| | 0+823 | NO | 2.OG | WA | 27,58 | 8,64 | 59 | 49 | 46,9 | 41,3 | - | - | nein | nein |
| | 0+823 | NO | 3.OG | WA | 27,58 | 11,44 | 59 | 49 | 48,2 | 42,6 | - | - | nein | nein |
| 75;B | 0+823 | SW | EG | WA | 16,84 | 3,04 | 59 | 49 | 64,0 | 58,5 | 5,0 | 9,5 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 1.OG | WA | 16,84 | 5,84 | 59 | 49 | 64,8 | 59,2 | 5,8 | 10,2 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 2.OG | WA | 16,84 | 8,64 | 59 | 49 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | ja | ja |
| | 0+823 | SW | 3.OG | WA | 16,84 | 11,44 | 59 | 49 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | ja | ja |
| Am Bahndamm 9 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | |
| 75a | 0+825 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,64 | 59 | 0 | 49,4 | 43,8 | - | - | nein | nein |
| | 0+825 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,44 | 59 | 0 | 49,7 | 44,0 | - | - | nein | nein |
| | 0+825 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,24 | 59 | 0 | 49,2 | 43,5 | - | - | nein | nein |
| Am Bahndamm 9 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | |
| 75b | 0+822 | | (2,0 m) | W_A | 35,82 | 1,74 | 59 | 0 | 51,6 | 46,0 | - | - | nein | nein |
| Am Bahndamm 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 76;A | 0+836 | SO | EG | WA | 22,28 | 2,93 | 59 | 49 | 58,3 | 52,7 | - | 3,7 | nein | ja |
| | 0+836 | SO | 1.OG | WA | 22,28 | 5,73 | 59 | 49 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | ja | ja |
| | 0+836 | SO | 2.OG | WA | 22,28 | 8,53 | 59 | 49 | 59,3 | 53,7 | 0,3 | 4,7 | ja | ja |
| 76;B | 0+831 | NO | EG | WA | 27,64 | 2,95 | 59 | 49 | 46,2 | 40,6 | - | - | nein | nein |
| | 0+831 | NO | 1.OG | WA | 27,64 | 5,75 | 59 | 49 | 46,7 | 41,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+831 | NO | 2.OG | WA | 27,64 | 8,55 | 59 | 49 | 46,6 | 41,0 | - | - | nein | nein |
| 76;C | 0+831 | SW | EG | WA | 16,87 | 2,95 | 59 | 49 | 63,8 | 58,2 | 4,8 | 9,2 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 1.OG | WA | 16,87 | 5,75 | 59 | 49 | 64,5 | 58,9 | 5,5 | 9,9 | ja | ja |
| | 0+831 | SW | 2.OG | WA | 16,87 | 8,55 | 59 | 49 | 64,1 | 58,5 | 5,1 | 9,5 | ja | ja |
| Am Bahndamm 11 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | |
| 76a | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 28,36 | 1,45 | 59 | 0 | 49,5 | 43,9 | - | - | nein | nein |
| | 0+828 | | (4,8 m) | W_A | 28,36 | 4,25 | 59 | 0 | 49,7 | 44,1 | - | - | nein | nein |
| | 0+828 | | (7,6 m) | W_A | 28,36 | 7,05 | 59 | 0 | 49,0 | 43,4 | - | - | nein | nein |
| Am Bahndamm 11 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | |
| 76b | 0+828 | | (2,0 m) | W_A | 34,31 | 1,53 | 59 | 0 | 52,7 | 47,1 | - | - | nein | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 76c | 0+845 | | (2,0 m) | W_A | 38,57 | 0,05 | 59 | 0 | 55,9 | 50,3 | - | - | nein | nein |
| Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 76d | 0+848 | | (2,0 m) | W_A | 19,06 | 1,67 | 59 | 0 | 62,0 | 56,4 | 3,0 | - | ja | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutzmaßnahme 30 km/h
Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Prog. 30 km/h | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|------------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----|-------|---------------|-------|------------|------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| Am Bahndamm 33 | | | | | | | | | | | | | | |
| 77;A | 1+218 | S | EG | WA | 19,62 | 2,96 | 59 | 49 | 64,0 | 58,4 | 5,0 | 9,4 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 1.OG | WA | 19,62 | 6,16 | 59 | 49 | 64,6 | 58,9 | 5,6 | 9,9 | ja | ja |
| | 1+218 | S | 2.OG | WA | 19,62 | 9,36 | 59 | 49 | 64,3 | 58,7 | 5,3 | 9,7 | ja | ja |
| Am Bahndamm 35 | | | | | | | | | | | | | | |
| 78;A | 1+232 | N | EG | WA | 31,50 | 3,03 | 59 | 49 | 38,3 | 32,6 | - | - | nein | nein |
| | 1+232 | N | 1.OG | WA | 31,50 | 6,23 | 59 | 49 | 39,5 | 33,8 | - | - | nein | nein |
| | 1+232 | N | 2.OG | WA | 31,50 | 9,43 | 59 | 49 | 41,7 | 36,0 | - | - | nein | nein |
| 78;B | 1+231 | S | EG | WA | 19,68 | 3,03 | 59 | 49 | 63,7 | 58,1 | 4,7 | 9,1 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 1.OG | WA | 19,68 | 6,23 | 59 | 49 | 64,2 | 58,6 | 5,2 | 9,6 | ja | ja |
| | 1+231 | S | 2.OG | WA | 19,68 | 9,43 | 59 | 49 | 63,9 | 58,3 | 4,9 | 9,3 | ja | ja |
| Am Bahndamm 37 | | | | | | | | | | | | | | |
| 79;A | 1+246 | N | EG | WA | 31,49 | 3,10 | 59 | 49 | 38,6 | 33,0 | - | - | nein | nein |
| | 1+246 | N | 1.OG | WA | 31,49 | 6,30 | 59 | 49 | 39,9 | 34,3 | - | - | nein | nein |
| | 1+246 | N | 2.OG | WA | 31,49 | 9,50 | 59 | 49 | 41,9 | 36,3 | - | - | nein | nein |
| 79;B | 1+246 | S | EG | WA | 19,71 | 3,10 | 59 | 49 | 63,5 | 57,9 | 4,5 | 8,9 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,30 | 59 | 49 | 63,9 | 58,4 | 4,9 | 9,4 | ja | ja |
| | 1+246 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,50 | 59 | 49 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | ja | ja |
| Am Bahndamm 39 | | | | | | | | | | | | | | |
| 80;A | 1+260 | N | EG | WA | 31,48 | 3,17 | 59 | 49 | 37,6 | 31,9 | - | - | nein | nein |
| | 1+260 | N | 1.OG | WA | 31,48 | 6,37 | 59 | 49 | 38,6 | 32,9 | - | - | nein | nein |
| | 1+260 | N | 2.OG | WA | 31,48 | 9,57 | 59 | 49 | 40,7 | 35,0 | - | - | nein | nein |
| 80;B | 1+259 | S | EG | WA | 19,71 | 3,17 | 59 | 49 | 63,3 | 57,7 | 4,3 | 8,7 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 1.OG | WA | 19,71 | 6,37 | 59 | 49 | 63,6 | 58,0 | 4,6 | 9,0 | ja | ja |
| | 1+259 | S | 2.OG | WA | 19,71 | 9,57 | 59 | 49 | 63,2 | 57,6 | 4,2 | 8,6 | ja | ja |
| Mahlsdorfer Straße 110 | | | | | | | | | | | | | | |
| 108;A | 1+280 | SO | EG | WA | 28,28 | 3,22 | 59 | 49 | 53,7 | 48,1 | - | - | nein | nein |
| | 1+280 | SO | 1.OG | WA | 28,28 | 6,42 | 59 | 49 | 54,9 | 49,3 | - | 0,3 | nein | ja |
| | 1+280 | SO | 2.OG | WA | 28,28 | 9,62 | 59 | 49 | 54,6 | 49,0 | - | - | nein | nein |
| 108;B | 1+272 | NW | EG | WA | 35,34 | 3,23 | 59 | 49 | 38,7 | 33,0 | - | - | nein | nein |
| | 1+272 | NW | 1.OG | WA | 35,34 | 6,43 | 59 | 49 | 40,2 | 34,6 | - | - | nein | nein |
| | 1+272 | NW | 2.OG | WA | 35,34 | 9,63 | 59 | 49 | 42,3 | 36,6 | - | - | nein | nein |
| 108;C | 1+272 | S | EG | WA | 21,64 | 3,23 | 59 | 49 | 61,6 | 56,0 | 2,6 | 7,0 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 1.OG | WA | 21,64 | 6,43 | 59 | 49 | 62,0 | 56,4 | 3,0 | 7,4 | ja | ja |
| | 1+272 | S | 2.OG | WA | 21,64 | 9,63 | 59 | 49 | 61,7 | 56,1 | 2,7 | 7,1 | ja | ja |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200a | 0+861 | | (2,0 m) | EG | 16,30 | 1,64 | 64 | 0 | 62,9 | 57,3 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200b | 0+881 | | (2,0 m) | EG | 17,39 | 0,26 | 64 | 0 | 61,2 | 55,6 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200c | 0+906 | | (2,0 m) | EG | 20,88 | 0,07 | 64 | 0 | 60,3 | 54,7 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200d | 0+920 | | (2,0 m) | EG | 22,68 | -0,35 | 64 | 0 | 60,1 | 54,5 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200e | 0+935 | | (2,0 m) | EG | 22,86 | -0,22 | 64 | 0 | 59,9 | 54,3 | - | - | nein | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutzmaßnahme 30 km/h
Bereich Am Bahndamm

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Prog. 30 km/h | | IGW-Über. | | Anspruch passiv | |
|------------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| KGA "Am Bahndamm" Südrand 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200f | 0+947 | | (2,0 m) | EG | 32,43 | -0,19 | 64 | 0 | 58,5 | 52,9 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200g | 0+883 | | (2,0 m) | EG | 29,40 | -0,40 | 64 | 0 | 58,5 | 52,9 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200h | 0+898 | | (2,0 m) | EG | 30,09 | -0,26 | 64 | 0 | 58,6 | 53,1 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200i | 0+911 | | (2,0 m) | EG | 34,81 | -0,28 | 64 | 0 | 57,5 | 51,9 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200j | 0+927 | | (2,0 m) | EG | 45,51 | -0,21 | 64 | 0 | 56,2 | 50,6 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200k | 0+951 | | (2,0 m) | EG | 47,43 | 0,30 | 64 | 0 | 56,0 | 50,4 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200l | 0+896 | | (2,0 m) | EG | 37,92 | -0,71 | 64 | 0 | 57,1 | 51,5 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 13 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200m | 0+877 | | (2,0 m) | EG | 38,97 | -0,26 | 64 | 0 | 57,0 | 51,4 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200n | 0+893 | | (2,0 m) | EG | 47,44 | -0,27 | 64 | 0 | 56,2 | 50,6 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 15 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200o | 0+873 | | (2,0 m) | EG | 45,56 | -0,39 | 64 | 0 | 55,8 | 50,2 | - | - | nein | nein |
| KGA "Am Bahndamm" 16 | | | | | | | | | | | | | | |
| 200p | 0+886 | | (2,0 m) | EG | 53,87 | -0,29 | 64 | 0 | 55,2 | 49,6 | - | - | nein | nein |

**Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung
zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung Immissionsgrenzwertüberschreitungen mit Lärmschutzmaßnahme 30 km/h
Bereich Am Bahndamm

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|---------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Allgemeines Wohngebiet, M_T = Mischgebiet nur Tagnutzung |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert gemäß § 2 16. BImSchV tags/nachts |
| 10-11 | Prog. 30 km/h | Beurteilungspegel Prognose mit Lärmschutz 30 km/h tags/nachts |
| 12-13 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts |
| 14-15 | Anspruch | Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach tags/nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 5 / Hämmerlingstraße 89 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5;A | 0+907 | O | EG | WA | 94,73 | 3,17 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 43,5 | 37,7 | 3,6 | 4,1 | X | - | - | |
| 5;A | 0+907 | O | 1.OG | WA | 94,73 | 5,97 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 45,0 | 39,2 | 3,0 | 3,5 | X | - | - | |
| 5;A | 0+907 | O | 2.OG | WA | 94,73 | 8,77 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 46,4 | 40,6 | 2,8 | 3,3 | X | - | - | |
| 5;B | 0+899 | N | EG | WA | 92,54 | 3,13 | 59 | 49 | 39,7 | 33,4 | 44,7 | 39,0 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | |
| 5;B | 0+899 | N | 1.OG | WA | 92,54 | 5,93 | 59 | 49 | 41,8 | 35,5 | 46,1 | 40,3 | 4,3 | 4,8 | X | - | - | |
| 5;B | 0+899 | N | 2.OG | WA | 92,54 | 8,73 | 59 | 49 | 43,1 | 36,8 | 47,9 | 42,1 | 4,8 | 5,3 | X | - | - | |
| 5;C | 0+889 | N | EG | WA | 98,19 | 3,18 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 46,7 | 40,9 | 4,0 | 4,5 | X | - | - | |
| 5;C | 0+889 | N | 1.OG | WA | 98,19 | 5,98 | 59 | 49 | 43,7 | 37,3 | 48,1 | 42,3 | 4,4 | 5,0 | X | - | - | |
| 5;C | 0+889 | N | 2.OG | WA | 98,19 | 8,78 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 49,5 | 43,8 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | |
| 5;D | 0+889 | W | EG | WA | 105,78 | 3,18 | 59 | 49 | 40,9 | 34,6 | 48,1 | 42,5 | 7,2 | 7,9 | X | - | - | |
| 5;D | 0+889 | W | 1.OG | WA | 105,78 | 5,98 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 49,2 | 43,6 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | |
| 5;D | 0+889 | W | 2.OG | WA | 105,78 | 8,78 | 59 | 49 | 42,6 | 36,3 | 50,2 | 44,6 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | |
| 5;E | 0+900 | S | EG | WA | 105,05 | 3,13 | 59 | 49 | 38,3 | 32,1 | 44,3 | 38,6 | 6,0 | 6,5 | X | - | - | |
| 5;E | 0+900 | S | 1.OG | WA | 105,05 | 5,93 | 59 | 49 | 39,2 | 33,0 | 45,3 | 39,6 | 6,1 | 6,6 | X | - | - | |
| 5;E | 0+900 | S | 2.OG | WA | 105,05 | 8,73 | 59 | 49 | 40,4 | 34,1 | 46,5 | 40,8 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | |
| 5;F | 0+905 | S | EG | WA | 102,44 | 3,16 | 59 | 49 | 34,7 | 28,6 | 43,0 | 37,4 | 8,3 | 8,8 | X | - | - | |
| 5;F | 0+905 | S | 1.OG | WA | 102,44 | 5,96 | 59 | 49 | 36,1 | 30,0 | 44,2 | 38,6 | 8,1 | 8,6 | X | - | - | |
| 5;F | 0+905 | S | 2.OG | WA | 102,44 | 8,76 | 59 | 49 | 37,8 | 31,7 | 45,5 | 39,8 | 7,7 | 8,1 | X | - | - | |
| Friedenstraße 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6;A | 0+912 | N | EG | WA | 79,70 | 2,66 | 59 | 49 | 44,9 | 38,5 | 47,3 | 41,4 | 2,4 | 2,9 | X | - | - | |
| 6;A | 0+912 | N | 1.OG | WA | 79,70 | 5,46 | 59 | 49 | 46,5 | 40,2 | 48,4 | 42,5 | 1,9 | 2,3 | X | - | - | |
| 6;A | 0+912 | N | 2.OG | WA | 79,70 | 8,26 | 59 | 49 | 47,0 | 40,7 | 49,1 | 43,1 | 2,1 | 2,4 | X | - | - | |
| 6;B | 0+912 | W | EG | WA | 87,69 | 2,66 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 44,5 | 38,8 | 3,9 | 4,5 | X | - | - | |
| 6;B | 0+912 | W | 1.OG | WA | 87,69 | 5,46 | 59 | 49 | 43,8 | 37,4 | 47,0 | 41,2 | 3,2 | 3,8 | X | - | - | |
| 6;B | 0+912 | W | 2.OG | WA | 87,69 | 8,26 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 48,7 | 42,9 | 3,2 | 3,7 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 6;C | 0+920 | S | EG | WA | 94,74 | 2,70 | 59 | 49 | 35,4 | 29,1 | 43,0 | 37,4 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | |
| 6;C | 0+920 | S | 1.OG | WA | 94,74 | 5,50 | 59 | 49 | 36,9 | 30,6 | 44,4 | 38,7 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | |
| 6;C | 0+920 | S | 2.OG | WA | 94,74 | 8,30 | 59 | 49 | 38,5 | 32,3 | 45,9 | 40,3 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | |
| Friedenstraße 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7;A | 0+929 | O | EG | WA | 79,36 | 2,51 | 59 | 49 | 40,7 | 34,4 | 43,3 | 37,4 | 2,6 | 3,0 | X | - | - | |
| 7;A | 0+929 | O | 1.OG | WA | 79,36 | 5,31 | 59 | 49 | 41,2 | 34,9 | 44,1 | 38,2 | 2,9 | 3,3 | X | - | - | |
| 7;A | 0+929 | O | 2.OG | WA | 79,36 | 8,11 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 44,8 | 39,0 | 2,8 | 3,3 | X | - | - | |
| 7;B | 0+923 | N | EG | WA | 74,40 | 2,48 | 59 | 49 | 45,6 | 39,2 | 48,3 | 42,4 | 2,7 | 3,2 | X | - | - | |
| 7;B | 0+923 | N | 1.OG | WA | 74,40 | 5,28 | 59 | 49 | 46,0 | 39,6 | 48,3 | 42,4 | 2,3 | 2,8 | X | - | - | |
| 7;B | 0+923 | N | 2.OG | WA | 74,40 | 8,08 | 59 | 49 | 46,1 | 39,7 | 48,9 | 43,1 | 2,8 | 3,4 | X | - | - | |
| 7;C | 0+928 | S | EG | WA | 91,08 | 2,51 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 42,8 | 37,2 | 8,0 | 8,7 | X | - | - | |
| 7;C | 0+928 | S | 1.OG | WA | 91,08 | 5,31 | 59 | 49 | 36,3 | 30,1 | 44,1 | 38,5 | 7,8 | 8,4 | X | - | - | |
| 7;C | 0+928 | S | 2.OG | WA | 91,08 | 8,11 | 59 | 49 | 38,0 | 31,7 | 45,5 | 39,8 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | |
| Friedenstraße 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8;A | 0+933 | N | EG | WA | 106,87 | 2,60 | 59 | 49 | 36,7 | 30,5 | 44,2 | 38,6 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | |
| 8;A | 0+933 | N | 1.OG | WA | 106,87 | 5,40 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 45,4 | 39,8 | 6,8 | 7,4 | X | - | - | |
| 8;A | 0+933 | N | 2.OG | WA | 106,87 | 8,20 | 59 | 49 | 40,2 | 33,9 | 46,8 | 41,2 | 6,6 | 7,3 | X | - | - | |
| 8;B | 0+937 | S | EG | WA | 116,28 | 2,61 | 59 | 49 | 34,1 | 27,9 | 39,5 | 33,8 | 5,4 | 5,9 | X | - | - | |
| 8;B | 0+937 | S | 1.OG | WA | 116,28 | 5,41 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 41,4 | 35,7 | 5,6 | 6,1 | X | - | - | |
| 8;B | 0+937 | S | 2.OG | WA | 116,28 | 8,21 | 59 | 49 | 37,4 | 31,1 | 43,6 | 37,9 | 6,2 | 6,8 | X | - | - | |
| Friedenstraße 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9;A | 0+936 | N | EG | WA | 68,70 | 2,75 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 47,5 | 41,6 | 2,6 | 3,0 | X | - | - | |
| 9;A | 0+936 | N | 1.OG | WA | 68,70 | 5,55 | 59 | 49 | 45,2 | 38,9 | 47,8 | 41,9 | 2,6 | 3,0 | X | - | - | |
| 9;A | 0+936 | N | 2.OG | WA | 68,70 | 8,35 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 48,4 | 42,5 | 2,9 | 3,3 | X | - | - | |
| 9;B | 0+936 | W | EG | WA | 76,40 | 2,75 | 59 | 49 | 40,0 | 33,6 | 44,1 | 38,3 | 4,1 | 4,7 | X | - | - | |
| 9;B | 0+936 | W | 1.OG | WA | 76,40 | 5,55 | 59 | 49 | 40,8 | 34,4 | 44,2 | 38,4 | 3,4 | 4,0 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 9;B | 0+936 | W | 2.OG | WA | 76,40 | 8,35 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 45,7 | 39,9 | 4,4 | 4,9 | X | - | - | |
| 9;C | 0+943 | S | EG | WA | 83,06 | 2,79 | 59 | 49 | 33,1 | 26,9 | 42,1 | 36,4 | 9,0 | 9,5 | X | - | - | |
| 9;C | 0+943 | S | 1.OG | WA | 83,06 | 5,59 | 59 | 49 | 34,7 | 28,4 | 43,6 | 38,0 | 8,9 | 9,6 | X | - | - | |
| 9;C | 0+943 | S | 2.OG | WA | 83,06 | 8,39 | 59 | 49 | 36,1 | 29,9 | 45,2 | 39,5 | 9,1 | 9,6 | X | - | - | |
| Friedenstraße 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10;A | 0+953 | O | EG | WA | 103,71 | 2,86 | 59 | 49 | 34,4 | 28,2 | 39,4 | 33,8 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | |
| 10;A | 0+953 | O | 1.OG | WA | 103,71 | 5,66 | 59 | 49 | 36,0 | 29,8 | 40,9 | 35,3 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | |
| 10;A | 0+953 | O | 2.OG | WA | 103,71 | 8,46 | 59 | 49 | 37,5 | 31,4 | 43,3 | 37,6 | 5,8 | 6,2 | X | - | - | |
| 10;B | 0+945 | N | EG | WA | 101,17 | 2,82 | 59 | 49 | 35,2 | 29,0 | 43,9 | 38,2 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | |
| 10;B | 0+945 | N | 1.OG | WA | 101,17 | 5,62 | 59 | 49 | 36,2 | 30,0 | 44,7 | 39,1 | 8,5 | 9,1 | X | - | - | |
| 10;B | 0+945 | N | 2.OG | WA | 101,17 | 8,42 | 59 | 49 | 37,5 | 31,3 | 45,8 | 40,2 | 8,3 | 8,9 | X | - | - | |
| 10;C | 0+951 | S | 1.OG | WA | 111,21 | 5,65 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 41,5 | 35,8 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | |
| 10;C | 0+951 | S | 2.OG | WA | 111,21 | 8,45 | 59 | 49 | 36,8 | 30,6 | 43,7 | 38,0 | 6,9 | 7,4 | X | - | - | |
| Friedenstraße 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11;A | 0+953 | O | EG | WA | 70,73 | 2,83 | 59 | 49 | 35,9 | 29,6 | 40,7 | 35,1 | 4,8 | 5,5 | X | - | - | |
| 11;A | 0+953 | O | 1.OG | WA | 70,73 | 5,63 | 59 | 49 | 37,8 | 31,6 | 42,8 | 37,2 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | |
| 11;A | 0+953 | O | 2.OG | WA | 70,73 | 8,43 | 59 | 49 | 39,7 | 33,4 | 44,7 | 39,0 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | |
| 11;A | 0+953 | O | 3.OG | WA | 70,73 | 11,23 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 46,0 | 40,3 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | |
| 11;B | 0+947 | N | 1.OG | WA | 66,45 | 5,59 | 59 | 49 | 44,9 | 38,5 | 47,8 | 42,0 | 2,9 | 3,5 | X | - | - | |
| 11;B | 0+947 | N | 2.OG | WA | 66,45 | 8,39 | 59 | 49 | 45,5 | 39,1 | 48,6 | 42,7 | 3,1 | 3,6 | X | - | - | |
| 11;B | 0+947 | N | 3.OG | WA | 66,45 | 11,19 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 49,1 | 43,3 | 3,4 | 3,9 | X | - | - | |
| 11;C | 0+952 | S | 2.OG | WA | 78,91 | 8,42 | 59 | 49 | 37,7 | 31,5 | 45,1 | 39,5 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | |
| 11;C | 0+952 | S | 3.OG | WA | 78,91 | 11,22 | 59 | 49 | 40,0 | 33,8 | 46,2 | 40,6 | 6,2 | 6,8 | X | - | - | |
| Friedenstraße 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12;A | 0+960 | N | EG | WA | 94,12 | 2,77 | 59 | 49 | 35,4 | 29,2 | 43,1 | 37,4 | 7,7 | 8,2 | X | - | - | |
| 12;A | 0+960 | N | 1.OG | WA | 94,12 | 5,57 | 59 | 49 | 37,0 | 30,8 | 44,3 | 38,7 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 12;A | 0+960 | N | 2.OG | WA | 94,12 | 8,37 | 59 | 49 | 37,8 | 31,6 | 44,9 | 39,3 | 7,1 | 7,7 | X | - | - | |
| 12;B | 0+959 | W | EG | WA | 101,24 | 2,77 | 59 | 49 | 32,5 | 26,3 | 38,9 | 33,2 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | |
| 12;B | 0+959 | W | 1.OG | WA | 101,24 | 5,57 | 59 | 49 | 33,9 | 27,6 | 40,9 | 35,2 | 7,0 | 7,6 | X | - | - | |
| 12;B | 0+959 | W | 2.OG | WA | 101,24 | 8,37 | 59 | 49 | 36,7 | 30,4 | 44,0 | 38,3 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | |
| 12;C | 0+964 | S | EG | WA | 105,53 | 2,79 | 59 | 49 | 33,9 | 27,7 | 39,3 | 33,6 | 5,4 | 5,9 | X | - | - | |
| 12;C | 0+964 | S | 1.OG | WA | 105,53 | 5,59 | 59 | 49 | 35,3 | 29,1 | 41,3 | 35,7 | 6,0 | 6,6 | X | - | - | |
| 12;C | 0+964 | S | 2.OG | WA | 105,53 | 8,39 | 59 | 49 | 36,8 | 30,6 | 43,1 | 37,4 | 6,3 | 6,8 | X | - | - | |
| Friedenstraße 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13;A | 0+970 | O | EG | WA | 65,64 | 2,64 | 59 | 49 | 37,6 | 31,3 | 41,6 | 35,9 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | |
| 13;A | 0+970 | O | 1.OG | WA | 65,64 | 5,44 | 59 | 49 | 39,5 | 33,2 | 43,4 | 37,7 | 3,9 | 4,5 | X | - | - | |
| 13;B | 0+964 | N | EG | WA | 62,95 | 2,61 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 46,2 | 40,3 | 3,4 | 3,8 | X | - | - | |
| 13;B | 0+964 | N | 1.OG | WA | 62,95 | 5,41 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 47,1 | 41,3 | 3,7 | 4,2 | X | - | - | |
| 13;C | 0+959 | W | EG | WA | 69,34 | 2,59 | 59 | 49 | 36,6 | 30,3 | 41,8 | 36,1 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | |
| 13;C | 0+959 | W | 1.OG | WA | 69,34 | 5,39 | 59 | 49 | 37,0 | 30,6 | 43,2 | 37,5 | 6,2 | 6,9 | X | - | - | |
| 13;D | 0+967 | S | EG | WA | 72,07 | 2,63 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 42,4 | 36,8 | 6,6 | 7,2 | X | - | - | |
| 13;D | 0+967 | S | 1.OG | WA | 72,07 | 5,43 | 59 | 49 | 37,4 | 31,3 | 44,0 | 38,3 | 6,6 | 7,0 | X | - | - | |
| Friedenstraße 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14;A | 0+975 | O | EG | WA | 93,78 | 2,85 | 59 | 49 | 34,8 | 28,6 | 40,4 | 34,7 | 5,6 | 6,1 | X | - | - | |
| 14;A | 0+975 | O | 1.OG | WA | 93,78 | 5,65 | 59 | 49 | 36,4 | 30,1 | 42,2 | 36,6 | 5,8 | 6,5 | X | - | - | |
| 14;A | 0+975 | O | 2.OG | WA | 93,78 | 8,45 | 59 | 49 | 37,7 | 31,4 | 43,7 | 38,1 | 6,0 | 6,7 | X | - | - | |
| 14;B | 0+969 | N | EG | WA | 89,84 | 2,82 | 59 | 49 | 37,1 | 30,9 | 42,5 | 36,8 | 5,4 | 5,9 | X | - | - | |
| 14;B | 0+969 | N | 1.OG | WA | 89,84 | 5,62 | 59 | 49 | 37,1 | 30,9 | 43,2 | 37,5 | 6,1 | 6,6 | X | - | - | |
| 14;B | 0+969 | N | 2.OG | WA | 89,84 | 8,42 | 59 | 49 | 38,3 | 32,1 | 44,3 | 38,7 | 6,0 | 6,6 | X | - | - | |
| 14;C | 0+973 | S | EG | WA | 100,78 | 2,84 | 59 | 49 | 34,9 | 28,8 | 40,3 | 34,6 | 5,4 | 5,8 | X | - | - | |
| 14;C | 0+973 | S | 1.OG | WA | 100,78 | 5,64 | 59 | 49 | 36,5 | 30,4 | 42,2 | 36,5 | 5,7 | 6,1 | X | - | - | |
| 14;C | 0+973 | S | 2.OG | WA | 100,78 | 8,44 | 59 | 49 | 38,2 | 32,0 | 43,9 | 38,3 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 16 HH | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15;A | 0+974 | N | EG | WA | 106,64 | 2,45 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 39,7 | 34,1 | 4,8 | 5,4 | X | - | - | |
| 15;A | 0+974 | N | 1.OG | WA | 106,64 | 5,25 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 44,0 | 38,3 | 5,4 | 5,9 | X | - | - | |
| Friedenstraße 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16;A | 0+985 | NO | EG | WA | 52,03 | 2,51 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 44,5 | 38,7 | 3,2 | 3,7 | X | - | - | |
| 16;A | 0+985 | NO | 1.OG | WA | 52,03 | 5,31 | 59 | 49 | 42,9 | 36,5 | 45,9 | 40,1 | 3,0 | 3,6 | X | - | - | |
| 16;A | 0+985 | NO | 2.OG | WA | 52,03 | 8,11 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 47,9 | 42,2 | 2,8 | 3,4 | X | - | - | |
| 16;A | 0+985 | NO | 3.OG | WA | 52,03 | 10,91 | 59 | 49 | 45,8 | 39,5 | 49,1 | 43,3 | 3,3 | 3,8 | X | - | - | |
| 16;A | 0+985 | NO | 4.OG | WA | 52,03 | 13,71 | 59 | 49 | 46,8 | 40,4 | 50,5 | 44,8 | 3,7 | 4,4 | X | - | - | |
| 16;B | 0+978 | NW | EG | WA | 61,27 | 2,49 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 45,3 | 39,5 | 3,6 | 4,1 | X | - | - | |
| 16;B | 0+978 | NW | 1.OG | WA | 61,27 | 5,29 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 45,7 | 39,9 | 3,7 | 4,2 | X | - | - | |
| 16;B | 0+978 | NW | 2.OG | WA | 61,27 | 8,09 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 47,9 | 42,1 | 3,9 | 4,4 | X | - | - | |
| 16;B | 0+978 | NW | 3.OG | WA | 61,27 | 10,89 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 48,0 | 42,3 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | |
| 16;B | 0+978 | NW | 4.OG | WA | 61,27 | 13,69 | 59 | 49 | 44,0 | 37,7 | 48,7 | 43,0 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | |
| 16;C | 0+985 | SW | 4.OG | WA | 65,52 | 13,71 | 59 | 49 | 40,2 | 34,0 | 46,6 | 41,0 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | |
| Friedenstraße 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17;A | 1+012 | O | 3.OG | WA | 93,45 | 11,15 | 59 | 49 | 41,9 | 35,6 | 46,0 | 40,2 | 4,1 | 4,6 | X | - | - | |
| 17;B | 1+006 | NO | EG | WA | 85,43 | 2,90 | 59 | 49 | 36,6 | 30,4 | 41,3 | 35,6 | 4,7 | 5,2 | X | - | - | |
| 17;B | 1+006 | NO | 1.OG | WA | 85,43 | 5,70 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 43,0 | 37,4 | 4,4 | 5,1 | X | - | - | |
| 17;B | 1+006 | NO | 2.OG | WA | 85,43 | 8,50 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 44,8 | 39,1 | 4,2 | 4,8 | X | - | - | |
| 17;B | 1+006 | NO | 3.OG | WA | 85,43 | 11,30 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 46,4 | 40,7 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | |
| 17;C | 0+998 | NO | EG | WA | 85,23 | 3,05 | 59 | 49 | 35,8 | 29,6 | 40,6 | 34,9 | 4,8 | 5,3 | X | - | - | |
| 17;C | 0+998 | NO | 1.OG | WA | 85,23 | 5,85 | 59 | 49 | 37,7 | 31,5 | 42,4 | 36,7 | 4,7 | 5,2 | X | - | - | |
| 17;C | 0+998 | NO | 2.OG | WA | 85,23 | 8,65 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 44,3 | 38,6 | 4,4 | 5,0 | X | - | - | |
| 17;C | 0+998 | NO | 3.OG | WA | 85,23 | 11,45 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 45,7 | 40,0 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | |
| 17;D | 0+992 | NW | 3.OG | WA | 94,22 | 11,51 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 46,0 | 40,3 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 17;E | 0+996 | SW | EG | WA | 102,49 | 3,07 | 59 | 49 | 35,3 | 29,1 | 40,8 | 35,2 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | |
| 17;E | 0+996 | SW | 1.OG | WA | 102,49 | 5,87 | 59 | 49 | 36,6 | 30,4 | 42,7 | 37,0 | 6,1 | 6,6 | X | - | - | |
| 17;E | 0+996 | SW | 2.OG | WA | 102,49 | 8,67 | 59 | 49 | 37,7 | 31,6 | 43,9 | 38,2 | 6,2 | 6,6 | X | - | - | |
| 17;E | 0+996 | SW | 3.OG | WA | 102,49 | 11,47 | 59 | 49 | 39,9 | 33,7 | 46,0 | 40,4 | 6,1 | 6,7 | X | - | - | |
| Friedenstraße 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18;A | 0+999 | NO | EG | WA | 52,05 | 2,71 | 59 | 49 | 40,7 | 34,4 | 43,4 | 37,6 | 2,7 | 3,2 | X | - | - | |
| 18;A | 0+999 | NO | 1.OG | WA | 52,05 | 5,51 | 59 | 49 | 42,9 | 36,6 | 45,8 | 40,0 | 2,9 | 3,4 | X | - | - | |
| 18;A | 0+999 | NO | 2.OG | WA | 52,05 | 8,31 | 59 | 49 | 45,3 | 39,0 | 48,0 | 42,3 | 2,7 | 3,3 | X | - | - | |
| 18;A | 0+999 | NO | 3.OG | WA | 52,05 | 11,11 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 49,4 | 43,7 | 3,2 | 3,9 | X | - | - | |
| 18;A | 0+999 | NO | 4.OG | WA | 52,05 | 13,91 | 59 | 49 | 47,1 | 40,7 | 50,8 | 45,1 | 3,7 | 4,4 | X | - | - | |
| 18;B | 0+998 | SW | 4.OG | WA | 65,60 | 13,91 | 59 | 49 | 39,5 | 33,3 | 46,0 | 40,3 | 6,5 | 7,0 | X | - | - | |
| Friedenstraße 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19;A | 1+012 | O | 3.OG | WA | 108,69 | 11,14 | 59 | 49 | 42,3 | 36,0 | 45,6 | 39,8 | 3,3 | 3,8 | X | - | - | |
| 19;B | 1+000 | NW | EG | WA | 112,76 | 3,01 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 40,2 | 34,6 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | |
| 19;B | 1+000 | NW | 1.OG | WA | 112,76 | 5,81 | 59 | 49 | 36,2 | 29,9 | 41,8 | 36,1 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | |
| 19;B | 1+000 | NW | 2.OG | WA | 112,76 | 8,61 | 59 | 49 | 37,3 | 31,0 | 43,2 | 37,5 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | |
| 19;B | 1+000 | NW | 3.OG | WA | 112,76 | 11,41 | 59 | 49 | 39,5 | 33,3 | 45,0 | 39,4 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | |
| Friedenstraße 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20;A | 1+012 | NO | EG | WA | 52,27 | 2,49 | 59 | 49 | 40,0 | 33,7 | 43,1 | 37,4 | 3,1 | 3,7 | X | - | - | |
| 20;A | 1+012 | NO | 1.OG | WA | 52,27 | 5,29 | 59 | 49 | 42,5 | 36,1 | 45,8 | 40,1 | 3,3 | 4,0 | X | - | - | |
| 20;A | 1+012 | NO | 2.OG | WA | 52,27 | 8,09 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 48,2 | 42,5 | 2,6 | 3,2 | X | - | - | |
| 20;A | 1+012 | NO | 3.OG | WA | 52,27 | 10,89 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 49,7 | 44,0 | 3,1 | 3,7 | X | - | - | |
| 20;A | 1+012 | NO | 4.OG | WA | 52,27 | 13,69 | 59 | 49 | 47,4 | 41,1 | 51,1 | 45,4 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | |
| 20;B | 1+012 | SW | 4.OG | WA | 65,86 | 13,71 | 59 | 49 | 38,4 | 32,2 | 45,3 | 39,7 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Friedenstraße 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21;A | 1+046 | O | 3.OG | WA | 88,83 | 9,77 | 59 | 49 | 44,0 | 37,6 | 47,0 | 41,2 | 3,0 | 3,6 | X | - | - | |
| 21;B | 1+042 | N | EG | WA | 81,58 | 1,49 | 59 | 49 | 39,1 | 32,8 | 43,6 | 37,9 | 4,5 | 5,1 | X | - | - | |
| 21;B | 1+042 | N | 1.OG | WA | 81,58 | 4,29 | 59 | 49 | 41,4 | 35,1 | 45,1 | 39,4 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | |
| 21;B | 1+042 | N | 2.OG | WA | 81,58 | 7,09 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 46,9 | 41,1 | 3,3 | 3,8 | X | - | - | |
| 21;B | 1+042 | N | 3.OG | WA | 81,58 | 9,89 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 48,4 | 42,7 | 3,3 | 3,9 | X | - | - | |
| 21;C | 1+033 | NW | EG | WA | 88,17 | 1,85 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 40,7 | 35,1 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | |
| 21;C | 1+033 | NW | 1.OG | WA | 88,17 | 4,65 | 59 | 49 | 35,9 | 29,8 | 42,4 | 36,7 | 6,5 | 6,9 | X | - | - | |
| 21;C | 1+033 | NW | 2.OG | WA | 88,17 | 7,45 | 59 | 49 | 37,3 | 31,2 | 44,2 | 38,5 | 6,9 | 7,3 | X | - | - | |
| 21;C | 1+033 | NW | 3.OG | WA | 88,17 | 10,25 | 59 | 49 | 39,7 | 33,5 | 46,4 | 40,8 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | |
| Friedenstraße 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22;A | 1+026 | NO | EG | WA | 52,54 | 1,95 | 59 | 49 | 39,1 | 32,8 | 42,6 | 36,8 | 3,5 | 4,0 | X | - | - | |
| 22;A | 1+026 | NO | 1.OG | WA | 52,54 | 4,75 | 59 | 49 | 42,0 | 35,6 | 45,5 | 39,8 | 3,5 | 4,2 | X | - | - | |
| 22;A | 1+026 | NO | 2.OG | WA | 52,54 | 7,55 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 48,8 | 43,1 | 2,6 | 3,3 | X | - | - | |
| 22;A | 1+026 | NO | 3.OG | WA | 52,54 | 10,35 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 50,3 | 44,6 | 3,0 | 3,6 | X | - | - | |
| 22;A | 1+026 | NO | 4.OG | WA | 52,54 | 13,15 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 51,7 | 46,0 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | |
| 22;B | 1+026 | SW | 4.OG | WA | 66,18 | 13,16 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 45,0 | 39,3 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | |
| Friedenstraße 24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23;A | 1+046 | O | 3.OG | WA | 103,08 | 9,87 | 59 | 49 | 43,5 | 37,2 | 46,0 | 40,3 | 2,5 | 3,1 | X | - | - | |
| 23;B | 1+033 | NW | EG | WA | 103,19 | 1,95 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 39,7 | 34,0 | 4,7 | 5,2 | X | - | - | |
| 23;B | 1+033 | NW | 1.OG | WA | 103,19 | 4,75 | 59 | 49 | 36,9 | 30,7 | 41,7 | 36,0 | 4,8 | 5,3 | X | - | - | |
| 23;B | 1+033 | NW | 2.OG | WA | 103,19 | 7,55 | 59 | 49 | 38,6 | 32,4 | 43,8 | 38,1 | 5,2 | 5,7 | X | - | - | |
| 23;B | 1+033 | NW | 3.OG | WA | 103,19 | 10,35 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 46,5 | 40,8 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | |
| Friedenstraße 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24;A | 1+047 | SO | EG | WA | 62,54 | 0,93 | 59 | 49 | 39,2 | 32,9 | 41,2 | 35,6 | 2,0 | 2,7 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 24;A | 1+047 | SO | 1.OG | WA | 62,54 | 3,73 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 43,9 | 38,2 | 2,3 | 2,9 | X | - | - | |
| 24;A | 1+047 | SO | 2.OG | WA | 62,54 | 6,53 | 59 | 49 | 44,7 | 38,3 | 47,0 | 41,2 | 2,3 | 2,9 | X | - | - | |
| 24;A | 1+047 | SO | 3.OG | WA | 62,54 | 9,33 | 59 | 49 | 46,6 | 40,2 | 48,7 | 42,9 | 2,1 | 2,7 | X | - | - | |
| 24;A | 1+047 | SO | 4.OG | WA | 62,54 | 12,13 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 50,0 | 44,2 | 2,4 | 2,9 | X | - | - | |
| 24;B | 1+041 | NO | EG | WA | 52,83 | 1,12 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 41,9 | 36,2 | 3,3 | 3,9 | X | - | - | |
| 24;B | 1+041 | NO | 1.OG | WA | 52,83 | 3,92 | 59 | 49 | 41,3 | 35,0 | 44,8 | 39,1 | 3,5 | 4,1 | X | - | - | |
| 24;B | 1+041 | NO | 2.OG | WA | 52,83 | 6,72 | 59 | 49 | 46,3 | 40,0 | 48,7 | 43,0 | 2,4 | 3,0 | X | - | - | |
| 24;B | 1+041 | NO | 3.OG | WA | 52,83 | 9,52 | 59 | 49 | 47,8 | 41,4 | 50,5 | 44,7 | 2,7 | 3,3 | X | - | - | |
| 24;B | 1+041 | NO | 4.OG | WA | 52,83 | 12,32 | 59 | 49 | 48,4 | 42,1 | 51,8 | 46,1 | 3,4 | 4,0 | X | - | - | |
| 24;C | 1+040 | SW | 4.OG | WA | 66,52 | 12,35 | 59 | 49 | 40,4 | 34,2 | 45,7 | 40,0 | 5,3 | 5,8 | X | - | - | |
| Hämmerlingstraße 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25;A | 0+886 | S | EG | WA | 89,95 | 3,11 | 59 | 49 | 41,1 | 34,7 | 44,8 | 39,0 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | |
| 25;A | 0+886 | S | 1.OG | WA | 89,95 | 6,11 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 46,2 | 40,4 | 4,2 | 4,7 | X | - | - | |
| 25;A | 0+886 | S | 2.OG | WA | 89,95 | 9,11 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 48,1 | 42,3 | 4,7 | 5,2 | X | - | - | |
| 25;B | 0+885 | O | 1.OG | WA | 84,31 | 6,12 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 45,7 | 39,9 | 3,0 | 3,5 | X | - | - | |
| 25;B | 0+885 | O | 2.OG | WA | 84,31 | 9,12 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 47,4 | 41,6 | 3,8 | 4,3 | X | - | - | |
| 25;C | 0+878 | N | EG | WA | 84,57 | 3,15 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 49,3 | 43,3 | 1,7 | 2,0 | | - | - | |
| 25;C | 0+878 | N | 1.OG | WA | 84,57 | 6,15 | 59 | 49 | 51,0 | 44,7 | 52,4 | 46,4 | 1,4 | 1,7 | | - | - | |
| 25;C | 0+878 | N | 2.OG | WA | 84,57 | 9,15 | 59 | 49 | 51,7 | 45,4 | 53,1 | 47,1 | 1,4 | 1,7 | | - | - | |
| 25;D | 0+877 | W | EG | WA | 90,94 | 3,16 | 59 | 49 | 48,8 | 42,4 | 51,0 | 45,1 | 2,2 | 2,7 | X | - | - | |
| 25;D | 0+877 | W | 1.OG | WA | 90,94 | 6,16 | 59 | 49 | 49,9 | 43,6 | 52,4 | 46,5 | 2,5 | 2,9 | X | - | - | |
| 25;D | 0+877 | W | 2.OG | WA | 90,94 | 9,16 | 59 | 49 | 50,9 | 44,5 | 53,2 | 47,3 | 2,3 | 2,8 | X | - | - | |
| Hämmerlingstraße 87 AWB(T) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25a | 0+886 | | (7,0 m) | W_A | 81,20 | 6,63 | 59 | 0 | 50,0 | 43,7 | 51,5 | 45,6 | 1,5 | 1,9 | | - | - | |
| Hämmerlingstraße 87 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25b | 0+893 | | (2,0 m) | W_A | 78,54 | 1,56 | 59 | 0 | 46,6 | 40,3 | 49,4 | 43,5 | 2,8 | 3,2 | X | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Friedenstraße (Hämmerlingstraße südlich EÜ)

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|---------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | |
| Hämmerlingstraße 91 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26;A | 0+920 | O | EG | WA | 127,48 | 2,53 | 59 | 49 | 33,4 | 27,2 | 39,0 | 33,3 | 5,6 | 6,1 | X | - | - | | |
| 26;A | 0+920 | O | 1.OG | WA | 127,48 | 5,33 | 59 | 49 | 35,0 | 28,8 | 40,7 | 35,0 | 5,7 | 6,2 | X | - | - | | |
| 26;A | 0+920 | O | 2.OG | WA | 127,48 | 8,13 | 59 | 49 | 37,6 | 31,3 | 43,2 | 37,5 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | | |
| 26;B | 0+924 | S | EG | WA | 123,11 | 2,55 | 59 | 49 | 34,0 | 27,9 | 39,0 | 33,3 | 5,0 | 5,4 | X | - | - | | |
| 26;B | 0+924 | S | 1.OG | WA | 123,11 | 5,35 | 59 | 49 | 34,9 | 28,7 | 40,4 | 34,7 | 5,5 | 6,0 | X | - | - | | |
| 26;B | 0+924 | S | 2.OG | WA | 123,11 | 8,15 | 59 | 49 | 37,3 | 31,1 | 43,0 | 37,3 | 5,7 | 6,2 | X | - | - | | |
| 26;C | 0+917 | N | EG | WA | 115,02 | 2,51 | 59 | 49 | 34,8 | 28,5 | 44,9 | 39,3 | 10,1 | 10,8 | X | - | - | | |
| 26;C | 0+917 | N | 1.OG | WA | 115,02 | 5,31 | 59 | 49 | 36,2 | 29,9 | 45,9 | 40,3 | 9,7 | 10,4 | X | - | - | | |
| 26;C | 0+917 | N | 2.OG | WA | 115,02 | 8,11 | 59 | 49 | 38,0 | 31,6 | 47,2 | 41,6 | 9,2 | 10,0 | X | - | - | | |
| 26;D | 0+912 | W | EG | WA | 123,09 | 2,49 | 59 | 49 | 39,9 | 33,7 | 47,7 | 42,0 | 7,8 | 8,3 | X | - | - | | |
| 26;D | 0+912 | W | 1.OG | WA | 123,09 | 5,29 | 59 | 49 | 40,6 | 34,3 | 48,6 | 42,9 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | | |
| 26;D | 0+912 | W | 2.OG | WA | 123,09 | 8,09 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 49,7 | 44,1 | 8,1 | 8,8 | X | - | - | | |
| 26;E | 0+913 | W | EG | WA | 133,59 | 2,49 | 59 | 49 | 41,2 | 34,9 | 46,1 | 40,3 | 4,9 | 5,4 | X | - | - | | |
| 26;E | 0+913 | W | 1.OG | WA | 133,59 | 5,29 | 59 | 49 | 41,9 | 35,6 | 47,0 | 41,3 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | | |
| 26;E | 0+913 | W | 2.OG | WA | 133,59 | 8,09 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 48,2 | 42,4 | 5,5 | 6,0 | X | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Schubertstraße 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32;A | 0+763 | SO | EG | WA | 108,12 | 3,63 | 59 | 49 | 41,5 | 35,3 | 49,1 | 43,4 | 7,6 | 8,1 | X | - | - | nein |
| 32;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 108,12 | 6,43 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 50,9 | 45,2 | 8,2 | 8,8 | X | - | - | nein |
| 32;B | 0+763 | NO | EG | WA | 114,23 | 3,63 | 59 | 49 | 39,4 | 33,4 | 46,5 | 40,9 | 7,1 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 32;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 114,23 | 6,43 | 59 | 49 | 39,5 | 33,5 | 47,6 | 41,9 | 8,1 | 8,4 | X | - | - | nein |
| 32;C | 0+762 | NW | EG | WA | 116,21 | 3,66 | 59 | 49 | 39,0 | 33,0 | 46,0 | 40,3 | 7,0 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 32;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 116,21 | 6,46 | 59 | 49 | 39,0 | 33,0 | 45,8 | 40,2 | 6,8 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 32;D | 0+762 | SW | EG | WA | 111,02 | 3,67 | 59 | 49 | 35,0 | 29,1 | 44,4 | 38,8 | 9,4 | 9,7 | X | - | - | nein |
| 32;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 111,02 | 6,47 | 59 | 49 | 37,6 | 31,6 | 47,3 | 41,7 | 9,7 | 10,1 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 31 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32a | 0+761 | | (2,0 m) | W_A | 109,83 | 3,05 | 59 | 0 | 43,3 | 37,2 | 49,6 | 43,9 | 6,3 | 6,7 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33;A | 0+763 | SO | EG | WA | 92,06 | 3,52 | 59 | 49 | 45,8 | 39,5 | 52,3 | 46,6 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 33;A | 0+763 | SO | 1.OG | WA | 92,06 | 6,32 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 53,3 | 47,6 | 6,7 | 7,3 | X | - | - | nein |
| 33;B | 0+763 | NO | EG | WA | 97,56 | 3,52 | 59 | 49 | 40,7 | 34,6 | 50,0 | 44,3 | 9,3 | 9,7 | X | - | - | nein |
| 33;B | 0+763 | NO | 1.OG | WA | 97,56 | 6,32 | 59 | 49 | 42,1 | 36,0 | 50,9 | 45,3 | 8,8 | 9,3 | X | - | - | nein |
| 33;C | 0+762 | NW | EG | WA | 99,90 | 3,54 | 59 | 49 | 35,9 | 30,1 | 43,2 | 37,6 | 7,3 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 33;C | 0+762 | NW | 1.OG | WA | 99,90 | 6,34 | 59 | 49 | 38,1 | 32,4 | 45,5 | 39,8 | 7,4 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 33;D | 0+762 | SW | EG | WA | 94,51 | 3,56 | 59 | 49 | 42,4 | 36,1 | 48,3 | 42,6 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 33;D | 0+762 | SW | 1.OG | WA | 94,51 | 6,36 | 59 | 49 | 43,5 | 37,3 | 50,3 | 44,6 | 6,8 | 7,3 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33 AWB(T) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33a | 0+762 | | (2,0 m) | W_A | 91,16 | 3,04 | 59 | 0 | 45,3 | 39,0 | 52,2 | 46,5 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34;A | 0+762 | SO | EG | WA | 73,08 | 3,60 | 59 | 49 | 47,7 | 41,4 | 54,2 | 48,5 | 6,5 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 34;A | 0+762 | SO | 1.OG | WA | 73,08 | 6,40 | 59 | 49 | 48,6 | 42,3 | 55,2 | 49,5 | 6,6 | 7,2 | X | - | 0,5 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 34;B | 0+762 | NO | EG | WA | 78,87 | 3,58 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 51,5 | 45,8 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 34;B | 0+762 | NO | 1.OG | WA | 78,87 | 6,38 | 59 | 49 | 45,8 | 39,5 | 52,0 | 46,3 | 6,2 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 34;C | 0+761 | NW | EG | WA | 81,85 | 3,61 | 59 | 49 | 34,9 | 29,1 | 43,3 | 37,6 | 8,4 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 34;C | 0+761 | NW | 1.OG | WA | 81,85 | 6,41 | 59 | 49 | 37,6 | 31,8 | 45,5 | 39,9 | 7,9 | 8,1 | X | - | - | nein |
| 34;D | 0+761 | SW | EG | WA | 76,22 | 3,62 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 50,9 | 45,3 | 7,5 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 34;D | 0+761 | SW | 1.OG | WA | 76,22 | 6,42 | 59 | 49 | 44,5 | 38,2 | 52,4 | 46,8 | 7,9 | 8,6 | X | - | - | nein |
| Schubertstraße 33A AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34a | 0+763 | | (2,0 m) | W A | 81,26 | 2,88 | 59 | 0 | 48,7 | 42,4 | 55,2 | 49,4 | 6,5 | 7,0 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37;A | 0+767 | S | EG | WA | 115,07 | 3,67 | 59 | 49 | 39,4 | 33,4 | 46,7 | 41,1 | 7,3 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 37;A | 0+767 | S | 1.OG | WA | 115,07 | 6,47 | 59 | 49 | 42,4 | 36,2 | 50,0 | 44,4 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 37;B | 0+768 | O | EG | WA | 119,07 | 3,63 | 59 | 49 | 43,9 | 37,6 | 49,7 | 44,0 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 37;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 119,07 | 6,43 | 59 | 49 | 44,4 | 38,0 | 50,3 | 44,6 | 5,9 | 6,6 | X | - | - | nein |
| 37;C | 0+768 | N | EG | WA | 123,88 | 3,65 | 59 | 49 | 36,5 | 30,2 | 43,9 | 38,2 | 7,4 | 8,0 | X | - | - | nein |
| 37;C | 0+768 | N | 1.OG | WA | 123,88 | 6,45 | 59 | 49 | 38,4 | 32,1 | 46,3 | 40,6 | 7,9 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 37;D | 0+767 | W | EG | WA | 120,08 | 3,67 | 59 | 49 | 35,4 | 29,3 | 45,5 | 39,9 | 10,1 | 10,6 | X | - | - | nein |
| 37;D | 0+767 | W | 1.OG | WA | 120,08 | 6,47 | 59 | 49 | 37,4 | 31,4 | 47,5 | 41,9 | 10,1 | 10,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 38;A | 0+772 | SW | EG | WA | 121,32 | 3,39 | 59 | 49 | 42,7 | 36,5 | 50,4 | 44,7 | 7,7 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 38;A | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 121,32 | 6,19 | 59 | 49 | 43,0 | 36,7 | 50,9 | 45,3 | 7,9 | 8,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59A | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 39;A | 0+774 | NO | EG | WA | 120,12 | 3,22 | 59 | 49 | 39,6 | 33,3 | 42,9 | 37,2 | 3,3 | 3,9 | X | - | - | nein |
| 39;A | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 120,12 | 6,02 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 43,7 | 38,0 | 3,6 | 4,2 | X | - | - | nein |
| 39;B | 0+772 | SW | EG | WA | 115,97 | 3,28 | 59 | 49 | 42,5 | 36,2 | 50,1 | 44,5 | 7,6 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 39;B | 0+772 | SW | 1.OG | WA | 115,97 | 6,08 | 59 | 49 | 43,0 | 36,8 | 50,9 | 45,2 | 7,9 | 8,4 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 59B | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40;A | 0+773 | SO | EG | WA | 109,99 | 3,38 | 59 | 49 | 38,2 | 32,2 | 44,4 | 38,7 | 6,2 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 40;A | 0+773 | SO | 1.OG | WA | 109,99 | 6,18 | 59 | 49 | 38,9 | 32,8 | 45,5 | 39,9 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |
| 40;B | 0+774 | NO | EG | WA | 114,93 | 3,34 | 59 | 49 | 40,0 | 33,8 | 43,5 | 37,8 | 3,5 | 4,0 | X | - | - | nein |
| 40;B | 0+774 | NO | 1.OG | WA | 114,93 | 6,14 | 59 | 49 | 39,8 | 33,5 | 43,8 | 38,1 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 40;C | 0+773 | SW | EG | WA | 110,60 | 3,40 | 59 | 49 | 39,3 | 33,3 | 48,9 | 43,3 | 9,6 | 10,0 | X | - | - | nein |
| 40;C | 0+773 | SW | 1.OG | WA | 110,60 | 6,20 | 59 | 49 | 39,9 | 33,9 | 49,8 | 44,2 | 9,9 | 10,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 59T | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 49;A | 0+822 | S | EG | WA | 95,54 | 1,44 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 49,1 | 43,5 | 3,5 | 4,2 | X | - | - | nein |
| 49;A | 0+822 | S | 1.OG | WA | 95,54 | 4,24 | 59 | 49 | 45,9 | 39,7 | 49,7 | 44,1 | 3,8 | 4,4 | X | - | - | nein |
| 49;B | 0+824 | O | EG | WA | 101,96 | 1,43 | 59 | 49 | 45,0 | 38,8 | 47,8 | 42,2 | 2,8 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 49;B | 0+824 | O | 1.OG | WA | 101,96 | 4,23 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 48,3 | 42,7 | 2,8 | 3,5 | X | - | - | nein |
| 49;C | 0+816 | W | EG | WA | 93,30 | 1,47 | 59 | 49 | 43,0 | 36,8 | 47,1 | 41,4 | 4,1 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 49;C | 0+816 | W | 1.OG | WA | 93,30 | 4,27 | 59 | 49 | 43,8 | 37,6 | 48,0 | 42,4 | 4,2 | 4,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 95,11 | 3,95 | 59 | 49 | 47,9 | 41,6 | 53,8 | 48,0 | 5,9 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 50/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 97,61 | 3,95 | 59 | 49 | 46,4 | 40,1 | 52,2 | 46,5 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 50/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 100,09 | 3,95 | 59 | 49 | 39,2 | 32,8 | 44,4 | 38,7 | 5,2 | 5,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50;A | 0+768 | O | 1.OG | WA | 97,97 | 6,68 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 52,6 | 46,9 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 50;A | 0+768 | O | 2.OG | WA | 97,97 | 9,48 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 53,2 | 47,5 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 50;B | 0+767 | N | EG | WA | 104,62 | 3,91 | 59 | 49 | 39,8 | 33,5 | 46,1 | 40,4 | 6,3 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 50;B | 0+767 | N | 1.OG | WA | 104,62 | 6,71 | 59 | 49 | 40,3 | 34,0 | 47,1 | 41,4 | 6,8 | 7,4 | X | - | - | nein |
| 50;B | 0+767 | N | 2.OG | WA | 104,62 | 9,51 | 59 | 49 | 40,1 | 33,8 | 46,5 | 40,8 | 6,4 | 7,0 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------|---------|--------|---------|------|--------|-------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|----------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 50;C | 0+766 | W | EG | WA | 99,01 | 3,93 | 59 | 49 | 36,3 | 30,2 | 46,8 | 41,2 | 10,5 | 11,0 | X | - | - | nein |
| 50;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 99,01 | 6,73 | 59 | 49 | 37,2 | 31,2 | 48,3 | 42,7 | 11,1 | 11,5 | X | - | - | nein |
| 50;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 99,01 | 9,53 | 59 | 49 | 39,2 | 33,1 | 49,4 | 43,7 | 10,2 | 10,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50a | 0+766 | | (2,0 m) | W_A | 99,72 | 2,88 | 59 | 0 | 42,4 | 36,2 | 49,9 | 44,3 | 7,5 | 8,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 60 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 97,74 | 7,02 | 59 | 0 | 49,1 | 42,8 | 54,9 | 49,1 | 5,8 | 6,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51;A | 0+774 | O | EG | WA | 102,35 | 3,37 | 59 | 49 | 38,6 | 32,3 | 42,6 | 36,9 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 51;A | 0+774 | O | 1.OG | WA | 102,35 | 6,17 | 59 | 49 | 38,1 | 31,8 | 42,0 | 36,3 | 3,9 | 4,5 | X | - | - | nein |
| 51;A | 0+774 | O | 2.OG | WA | 102,35 | 8,97 | 59 | 49 | 38,1 | 31,8 | 41,6 | 35,8 | 3,5 | 4,0 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | EG | WA | 101,23 | 3,41 | 59 | 49 | 34,2 | 28,0 | 40,1 | 34,4 | 5,9 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | 1.OG | WA | 101,23 | 6,21 | 59 | 49 | 35,7 | 29,5 | 41,4 | 35,8 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 51;B | 0+773 | NW | 2.OG | WA | 101,23 | 9,01 | 59 | 49 | 33,7 | 27,5 | 40,6 | 35,0 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | EG | WA | 91,68 | 3,43 | 59 | 49 | 44,5 | 38,3 | 51,3 | 45,5 | 6,8 | 7,2 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 91,68 | 6,23 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 51,8 | 46,1 | 6,9 | 7,5 | X | - | - | nein |
| 51;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 91,68 | 9,03 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 52,2 | 46,4 | 6,7 | 7,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51a | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 87,99 | 5,57 | 59 | 0 | 46,5 | 40,3 | 53,8 | 48,1 | 7,3 | 7,8 | X | - | - | nein |
| 51a | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 87,99 | 8,37 | 59 | 0 | 47,1 | 40,9 | 54,4 | 48,7 | 7,3 | 7,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 51b | 0+772 | | (4,8 m) | W_A | 97,00 | 5,44 | 59 | 0 | 47,4 | 41,2 | 53,9 | 48,2 | 6,5 | 7,0 | X | - | - | nein |
| 51b | 0+772 | | (7,6 m) | W_A | 97,00 | 8,24 | 59 | 0 | 47,8 | 41,6 | 54,4 | 48,7 | 6,6 | 7,1 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------|--------|----------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 61_DG | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52;A | 0+776 | O | 3.OG | WA | 94,21 | 12,05 | 59 | 49 | 40,5 | 34,2 | 44,5 | 38,8 | 4,0 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 52;B | 0+774 | N | 3.OG | WA | 99,06 | 12,09 | 59 | 49 | 32,1 | 25,8 | 40,1 | 34,4 | 8,0 | 8,6 | X | - | - | nein |
| 52;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 91,46 | 12,12 | 59 | 49 | 40,9 | 34,6 | 51,1 | 45,4 | 10,2 | 10,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52a | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 87,61 | 12,82 | 59 | 0 | 45,2 | 38,9 | 52,9 | 47,2 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52b | 0+773 | | (12,0 m) | W_A | 93,57 | 12,76 | 59 | 0 | 46,5 | 40,2 | 54,1 | 48,4 | 7,6 | 8,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 61_DG AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 52c | 0+774 | | (12,0 m) | W_A | 101,98 | 12,73 | 59 | 0 | 36,2 | 29,9 | 44,1 | 38,4 | 7,9 | 8,5 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 Erker | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/1;A | 0+768 | S | EG | WA | 83,17 | 3,90 | 59 | 49 | 50,0 | 43,7 | 55,9 | 50,1 | 5,9 | 6,4 | X | - | 1,1 | N |
| 56/1;B | 0+768 | O | EG | WA | 85,74 | 3,90 | 59 | 49 | 47,5 | 41,2 | 53,4 | 47,7 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 56/1;C | 0+768 | N | EG | WA | 88,42 | 3,90 | 59 | 49 | 43,3 | 37,0 | 48,1 | 42,3 | 4,8 | 5,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 Anbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56/2;A | 0+766 | S | EG | WA | 76,53 | 3,48 | 59 | 49 | 48,5 | 42,2 | 55,0 | 49,3 | 6,5 | 7,1 | X | - | 0,3 | N |
| 56/2;A | 0+766 | S | 1.OG | WA | 76,53 | 6,28 | 59 | 49 | 49,4 | 43,1 | 56,0 | 50,2 | 6,6 | 7,1 | X | - | 1,2 | N |
| 56/2;B | 0+767 | O | EG | WA | 77,78 | 3,46 | 59 | 49 | 50,5 | 44,1 | 56,2 | 50,5 | 5,7 | 6,4 | X | - | 1,5 | N |
| 56/2;B | 0+767 | O | 1.OG | WA | 77,78 | 6,26 | 59 | 49 | 51,3 | 45,0 | 57,0 | 51,2 | 5,7 | 6,2 | X | - | 2,2 | N |
| 56/2;C | 0+766 | W | EG | WA | 78,59 | 3,48 | 59 | 49 | 39,9 | 33,6 | 49,0 | 43,4 | 9,1 | 9,8 | X | - | - | nein |
| 56/2;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 78,59 | 6,28 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 51,1 | 45,5 | 9,4 | 10,1 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56;A | 0+767 | S | 2.OG | WA | 79,73 | 9,39 | 59 | 49 | 49,8 | 43,5 | 56,3 | 50,6 | 6,5 | 7,1 | X | - | 1,6 | N |
| 56;B | 0+768 | O | 1.OG | WA | 85,44 | 6,56 | 59 | 49 | 47,9 | 41,5 | 53,8 | 48,0 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 56;B | 0+768 | O | 2.OG | WA | 85,44 | 9,36 | 59 | 49 | 48,8 | 42,4 | 54,6 | 48,8 | 5,8 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 56;C | 0+766 | W | EG | WA | 86,70 | 3,80 | 59 | 49 | 39,4 | 33,2 | 47,4 | 41,7 | 8,0 | 8,5 | X | - | - | nein |
| 56;C | 0+766 | W | 1.OG | WA | 86,70 | 6,60 | 59 | 49 | 40,6 | 34,4 | 49,3 | 43,6 | 8,7 | 9,2 | X | - | - | nein |
| 56;C | 0+766 | W | 2.OG | WA | 86,70 | 9,40 | 59 | 49 | 41,7 | 35,5 | 50,5 | 44,9 | 8,8 | 9,4 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56a | 0+765 | | (2,0 m) | W_A | 87,18 | 2,88 | 59 | 0 | 47,0 | 40,7 | 53,3 | 47,5 | 6,3 | 6,8 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 62 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 56b | 0+768 | | (6,0 m) | W_A | 85,76 | 6,91 | 59 | 0 | 50,5 | 44,1 | 56,2 | 50,4 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57;A | 0+776 | O | 4.OG | WA | 78,28 | 13,75 | 59 | 49 | 43,6 | 37,3 | 49,3 | 43,7 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | EG | WA | 78,21 | 2,62 | 59 | 49 | 46,4 | 40,1 | 52,8 | 47,0 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | 1.OG | WA | 78,21 | 5,42 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 53,7 | 47,9 | 6,4 | 6,9 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | 2.OG | WA | 78,21 | 8,22 | 59 | 49 | 48,2 | 41,8 | 54,4 | 48,6 | 6,2 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | 3.OG | WA | 78,21 | 11,02 | 59 | 49 | 48,8 | 42,5 | 54,7 | 48,9 | 5,9 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 57;B | 0+773 | W | 4.OG | WA | 78,21 | 13,82 | 59 | 49 | 49,2 | 42,8 | 55,2 | 49,5 | 6,0 | 6,7 | X | - | 0,5 | N |
| 57;C | 0+773 | W | EG | WA | 70,19 | 2,62 | 59 | 49 | 47,7 | 41,3 | 53,6 | 47,8 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 57;C | 0+773 | W | 1.OG | WA | 70,19 | 5,42 | 59 | 49 | 48,9 | 42,5 | 54,6 | 48,8 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 57;C | 0+773 | W | 2.OG | WA | 70,19 | 8,22 | 59 | 49 | 49,8 | 43,5 | 55,5 | 49,7 | 5,7 | 6,2 | X | - | 0,7 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 3.OG | WA | 70,19 | 11,02 | 59 | 49 | 50,3 | 43,9 | 55,9 | 50,1 | 5,6 | 6,2 | X | - | 1,1 | N |
| 57;C | 0+773 | W | 4.OG | WA | 70,19 | 13,82 | 59 | 49 | 50,5 | 44,2 | 56,4 | 50,6 | 5,9 | 6,4 | X | - | 1,6 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-----------------------------|---------|--------|----------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57a | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 67,66 | 4,55 | 59 | 0 | 52,9 | 46,6 | 58,4 | 52,6 | 5,5 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 57a | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 67,66 | 7,35 | 59 | 0 | 54,0 | 47,7 | 59,4 | 53,6 | 5,4 | 5,9 | X | 0,4 | - | T |
| 57a | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 67,66 | 10,15 | 59 | 0 | 54,5 | 48,2 | 60,0 | 54,2 | 5,5 | 6,0 | X | 1,0 | - | T |
| 57a | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 67,66 | 12,95 | 59 | 0 | 54,8 | 48,5 | 60,5 | 54,7 | 5,7 | 6,2 | X | 1,5 | - | T |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57b | 0+773 | | (4,0 m) | W_A | 80,87 | 4,81 | 59 | 0 | 44,2 | 38,0 | 51,9 | 46,2 | 7,7 | 8,2 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (6,8 m) | W_A | 80,87 | 7,61 | 59 | 0 | 45,0 | 38,7 | 52,7 | 47,0 | 7,7 | 8,3 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (9,6 m) | W_A | 80,87 | 10,41 | 59 | 0 | 45,6 | 39,4 | 52,8 | 47,1 | 7,2 | 7,7 | X | - | - | nein |
| 57b | 0+773 | | (12,4 m) | W_A | 80,87 | 13,21 | 59 | 0 | 46,0 | 39,7 | 53,3 | 47,6 | 7,3 | 7,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57c | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 74,53 | 13,28 | 59 | 0 | 45,9 | 39,5 | 51,1 | 45,5 | 5,2 | 6,0 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57d | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 78,20 | 13,33 | 59 | 0 | 45,9 | 39,5 | 51,8 | 46,2 | 5,9 | 6,7 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 63 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 57e | 0+776 | | (13,0 m) | W_A | 83,84 | 13,61 | 59 | 0 | 46,4 | 40,0 | 51,8 | 46,2 | 5,4 | 6,2 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59;A | 0+776 | O | EG | WA | 64,79 | 3,28 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 47,2 | 41,6 | 5,6 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 59;A | 0+776 | O | 1.OG | WA | 64,79 | 6,08 | 59 | 49 | 42,0 | 35,7 | 47,6 | 41,9 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 59;A | 0+776 | O | 2.OG | WA | 64,79 | 8,88 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 48,2 | 42,5 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 59;B | 0+774 | W | EG | WA | 61,04 | 3,34 | 59 | 49 | 50,4 | 44,1 | 55,9 | 50,1 | 5,5 | 6,0 | X | - | 1,1 | N |
| 59;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 61,04 | 6,14 | 59 | 49 | 51,7 | 45,4 | 57,0 | 51,2 | 5,3 | 5,8 | X | - | 2,2 | N |
| 59;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 61,04 | 8,94 | 59 | 49 | 52,2 | 45,9 | 57,6 | 51,8 | 5,4 | 5,9 | X | - | 2,8 | N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 65 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 59a | 0+776 | | (2,0 m) | W_A | 61,79 | 2,75 | 59 | 0 | 43,4 | 37,1 | 48,5 | 42,8 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 59a | 0+776 | | (4,8 m) | W_A | 61,79 | 5,55 | 59 | 0 | 43,6 | 37,3 | 49,0 | 43,3 | 5,4 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 59a | 0+776 | | (7,6 m) | W_A | 61,79 | 8,35 | 59 | 0 | 44,5 | 38,2 | 49,8 | 44,1 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60;A | 0+777 | O | EG | WA | 57,36 | 3,11 | 59 | 49 | 41,5 | 35,2 | 46,2 | 40,6 | 4,7 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 60;A | 0+777 | O | 1.OG | WA | 57,36 | 5,91 | 59 | 49 | 41,6 | 35,3 | 46,6 | 40,9 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | nein |
| 60;A | 0+777 | O | 2.OG | WA | 57,36 | 8,71 | 59 | 49 | 42,3 | 36,1 | 47,3 | 41,6 | 5,0 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 60;B | 0+774 | W | EG | WA | 54,65 | 3,19 | 59 | 49 | 52,2 | 45,9 | 57,3 | 51,4 | 5,1 | 5,5 | X | - | 2,4 | N |
| 60;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 54,65 | 5,99 | 59 | 49 | 53,2 | 46,8 | 58,2 | 52,3 | 5,0 | 5,5 | X | - | 3,3 | N |
| 60;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 54,65 | 8,79 | 59 | 49 | 53,4 | 47,1 | 58,7 | 52,8 | 5,3 | 5,7 | X | - | 3,8 | N |
| Hämmerlingstraße 67 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60a | 0+777 | | (2,0 m) | W_A | 59,00 | 2,58 | 59 | 0 | 44,0 | 37,7 | 48,7 | 43,0 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | nein |
| 60a | 0+777 | | (4,8 m) | W_A | 59,00 | 5,38 | 59 | 0 | 43,9 | 37,6 | 49,0 | 43,3 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 60a | 0+777 | | (7,6 m) | W_A | 59,00 | 8,18 | 59 | 0 | 44,6 | 38,4 | 49,7 | 44,0 | 5,1 | 5,6 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 69 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61;A | 0+778 | O | EG | WA | 51,21 | 3,08 | 59 | 49 | 42,2 | 35,9 | 46,8 | 41,1 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 61;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 51,21 | 5,88 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 47,3 | 41,6 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 61;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 51,21 | 8,68 | 59 | 49 | 43,1 | 36,8 | 48,0 | 42,3 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 61;B | 0+774 | W | EG | WA | 48,00 | 3,17 | 59 | 49 | 54,6 | 48,3 | 59,2 | 53,2 | 4,6 | 4,9 | X | 0,2 | 4,2 | T/N |
| 61;B | 0+774 | W | 1.OG | WA | 48,00 | 5,97 | 59 | 49 | 55,1 | 48,7 | 59,8 | 53,9 | 4,7 | 5,2 | X | 0,8 | 4,9 | T/N |
| 61;B | 0+774 | W | 2.OG | WA | 48,00 | 8,77 | 59 | 49 | 55,1 | 48,8 | 60,1 | 54,2 | 5,0 | 5,4 | X | 1,1 | 5,2 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Hämmerlingstraße 69 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 49,16 | 2,48 | 59 | 0 | 45,3 | 39,0 | 50,5 | 44,8 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 61a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 49,16 | 5,28 | 59 | 0 | 45,7 | 39,4 | 50,9 | 45,2 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 61a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 49,16 | 8,08 | 59 | 0 | 46,2 | 39,9 | 51,5 | 45,8 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62;A | 0+778 | O | EG | WA | 44,96 | 2,89 | 59 | 49 | 45,1 | 38,7 | 49,5 | 43,8 | 4,4 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 62;A | 0+778 | O | 1.OG | WA | 44,96 | 5,69 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 50,1 | 44,3 | 4,6 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 62;A | 0+778 | O | 2.OG | WA | 44,96 | 8,49 | 59 | 49 | 46,0 | 39,7 | 50,7 | 45,0 | 4,7 | 5,3 | X | - | - | nein |
| 62;B | 0+776 | W | EG | WA | 41,18 | 2,97 | 59 | 49 | 59,4 | 53,0 | 62,1 | 56,0 | 2,7 | 3,0 | X | 3,1 | 7,0 | T/N |
| 62;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 41,18 | 5,77 | 59 | 49 | 59,6 | 53,2 | 62,5 | 56,4 | 2,9 | 3,2 | X | 3,5 | 7,4 | T/N |
| 62;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 41,18 | 8,57 | 59 | 49 | 59,4 | 53,1 | 62,6 | 56,6 | 3,2 | 3,5 | X | 3,6 | 7,6 | T/N |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62a | 0+778 | | (2,0 m) | W_A | 46,45 | 2,54 | 59 | 0 | 47,1 | 40,8 | 51,6 | 45,9 | 4,5 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 62a | 0+778 | | (4,8 m) | W_A | 46,45 | 5,34 | 59 | 0 | 47,6 | 41,3 | 52,1 | 46,4 | 4,5 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 62a | 0+778 | | (7,6 m) | W_A | 46,45 | 8,14 | 59 | 0 | 48,2 | 41,8 | 52,8 | 47,1 | 4,6 | 5,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 71 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62b | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 48,03 | 2,62 | 59 | 0 | 47,7 | 41,4 | 53,2 | 47,5 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 73 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63;A | 0+780 | O | EG | WA | 38,65 | 2,81 | 59 | 49 | 45,8 | 39,6 | 50,3 | 44,5 | 4,5 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 63;A | 0+780 | O | 1.OG | WA | 38,65 | 5,61 | 59 | 49 | 46,4 | 40,2 | 50,9 | 45,1 | 4,5 | 4,9 | X | - | - | nein |
| 63;A | 0+780 | O | 2.OG | WA | 38,65 | 8,41 | 59 | 49 | 47,0 | 40,7 | 51,6 | 45,9 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 63;B | 0+776 | W | EG | WA | 34,37 | 2,91 | 59 | 49 | 59,6 | 53,2 | 62,7 | 56,7 | 3,1 | 3,5 | X | 3,7 | 7,7 | T/N |
| 63;B | 0+776 | W | 1.OG | WA | 34,37 | 5,71 | 59 | 49 | 59,7 | 53,4 | 63,2 | 57,2 | 3,5 | 3,8 | X | 4,2 | 8,2 | T/N |
| 63;B | 0+776 | W | 2.OG | WA | 34,37 | 8,51 | 59 | 49 | 59,6 | 53,2 | 63,2 | 57,3 | 3,6 | 4,1 | X | 4,2 | 8,3 | T/N |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63a | 0+780 | | (2,0 m) | W_A | 36,77 | 2,47 | 59 | 0 | 48,2 | 42,0 | 52,3 | 46,5 | 4,1 | 4,5 | X | - | - | nein |
| 63a | 0+780 | | (4,8 m) | W_A | 36,77 | 5,27 | 59 | 0 | 48,9 | 42,7 | 53,1 | 47,3 | 4,2 | 4,6 | X | - | - | nein |
| 63a | 0+780 | | (7,6 m) | W_A | 36,77 | 8,07 | 59 | 0 | 49,7 | 43,4 | 54,1 | 48,3 | 4,4 | 4,9 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 73 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 63b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 42,13 | 2,63 | 59 | 0 | 49,0 | 42,7 | 54,7 | 49,0 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64;A | 0+780 | S | EG | WA | 23,64 | 3,06 | 59 | 49 | 57,0 | 50,7 | 62,9 | 57,2 | 5,9 | 6,5 | X | 3,9 | 8,2 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 1.OG | WA | 23,64 | 5,86 | 59 | 49 | 57,8 | 51,4 | 63,8 | 58,1 | 6,0 | 6,7 | X | 4,8 | 9,1 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 2.OG | WA | 23,64 | 8,66 | 59 | 49 | 57,9 | 51,6 | 63,9 | 58,2 | 6,0 | 6,6 | X | 4,9 | 9,2 | T/N |
| 64;A | 0+780 | S | 3.OG | WA | 23,64 | 11,46 | 59 | 49 | 57,9 | 51,5 | 63,8 | 58,1 | 5,9 | 6,6 | X | 4,8 | 9,1 | T/N |
| 64;B | 0+782 | O | EG | WA | 31,94 | 3,02 | 59 | 49 | 46,2 | 39,9 | 50,8 | 45,0 | 4,6 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 1.OG | WA | 31,94 | 5,82 | 59 | 49 | 47,1 | 40,7 | 51,7 | 45,9 | 4,6 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 2.OG | WA | 31,94 | 8,62 | 59 | 49 | 47,9 | 41,6 | 52,6 | 46,8 | 4,7 | 5,2 | X | - | - | nein |
| 64;B | 0+782 | O | 3.OG | WA | 31,94 | 11,42 | 59 | 49 | 48,4 | 42,1 | 53,3 | 47,5 | 4,9 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 64;C | 0+778 | W | EG | WA | 26,28 | 3,14 | 59 | 49 | 59,9 | 53,5 | 63,7 | 57,8 | 3,8 | 4,3 | X | 4,7 | 8,8 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 1.OG | WA | 26,28 | 5,94 | 59 | 49 | 60,0 | 53,7 | 64,2 | 58,3 | 4,2 | 4,6 | X | 5,2 | 9,3 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 2.OG | WA | 26,28 | 8,74 | 59 | 49 | 59,8 | 53,5 | 64,0 | 58,2 | 4,2 | 4,7 | X | 5,0 | 9,2 | T/N |
| 64;C | 0+778 | W | 3.OG | WA | 26,28 | 11,54 | 59 | 49 | 59,5 | 53,2 | 63,7 | 57,9 | 4,2 | 4,7 | X | 4,7 | 8,9 | T/N |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64a | 0+781 | | (2,0 m) | W_A | 34,37 | 2,51 | 59 | 0 | 48,4 | 42,1 | 52,9 | 47,1 | 4,5 | 5,0 | X | - | - | nein |
| 64a | 0+781 | | (4,8 m) | W_A | 34,37 | 5,31 | 59 | 0 | 49,2 | 42,9 | 53,8 | 48,0 | 4,6 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 64a | 0+781 | | (7,6 m) | W_A | 34,37 | 8,11 | 59 | 0 | 50,0 | 43,7 | 54,9 | 49,1 | 4,9 | 5,4 | X | - | - | nein |
| Hämmerlingstraße 75 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 64b | 0+782 | | (2,0 m) | W_A | 31,97 | 2,36 | 59 | 0 | 49,1 | 42,7 | 54,4 | 48,7 | 5,3 | 6,0 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | |
| Schmale Straße 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65;A | 0+784 | S | EG | WA | 60,96 | 3,93 | 59 | 49 | 46,4 | 40,2 | 52,3 | 46,7 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 65;A | 0+784 | S | 1.OG | WA | 60,96 | 6,73 | 59 | 49 | 47,2 | 40,9 | 53,0 | 47,4 | 5,8 | 6,5 | X | - | - | nein |
| 65;A | 0+784 | S | 2.OG | WA | 60,96 | 9,53 | 59 | 49 | 48,0 | 41,8 | 53,7 | 48,1 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 65;B | 0+782 | N | EG | WA | 68,73 | 3,98 | 59 | 49 | 42,4 | 36,1 | 44,1 | 38,2 | 1,7 | 2,1 | X | - | - | nein |
| 65;B | 0+782 | N | 1.OG | WA | 68,73 | 6,78 | 59 | 49 | 42,8 | 36,5 | 44,6 | 38,7 | 1,8 | 2,2 | X | - | - | nein |
| 65;B | 0+782 | N | 2.OG | WA | 68,73 | 9,58 | 59 | 49 | 43,4 | 37,1 | 45,2 | 39,3 | 1,8 | 2,2 | X | - | - | nein |
| 65;C | 0+783 | W | EG | WA | 62,27 | 3,97 | 59 | 49 | 47,0 | 40,8 | 52,0 | 46,3 | 5,0 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 65;C | 0+783 | W | 1.OG | WA | 62,27 | 6,77 | 59 | 49 | 47,6 | 41,4 | 52,7 | 47,1 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 65;C | 0+783 | W | 2.OG | WA | 62,27 | 9,57 | 59 | 49 | 48,3 | 42,1 | 53,5 | 47,9 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 1 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 65a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 71,00 | 2,51 | 59 | 0 | 43,5 | 37,2 | 45,2 | 39,3 | 1,7 | 2,1 | | - | - | nein |
| 65a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 71,00 | 5,31 | 59 | 0 | 44,3 | 38,0 | 46,1 | 40,2 | 1,8 | 2,2 | | - | - | nein |
| 65a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 71,00 | 8,11 | 59 | 0 | 45,1 | 38,8 | 46,8 | 40,9 | 1,7 | 2,1 | | - | - | nein |
| Schmale Straße 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66;A | 0+806 | S | EG | WA | 53,54 | 3,50 | 59 | 49 | 45,9 | 39,6 | 51,2 | 45,5 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 66;A | 0+806 | S | 1.OG | WA | 53,54 | 6,30 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 51,8 | 46,1 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 66;A | 0+806 | S | 2.OG | WA | 53,54 | 9,10 | 59 | 49 | 47,2 | 40,9 | 52,5 | 46,8 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 66;B | 0+798 | N | EG | WA | 60,72 | 3,57 | 59 | 49 | 42,5 | 36,3 | 48,1 | 42,5 | 5,6 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 66;B | 0+798 | N | 1.OG | WA | 60,72 | 6,37 | 59 | 49 | 43,0 | 36,8 | 48,5 | 42,9 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 66;B | 0+798 | N | 2.OG | WA | 60,72 | 9,17 | 59 | 49 | 43,7 | 37,5 | 49,2 | 43,6 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 66;C | 0+800 | W | EG | WA | 54,49 | 3,55 | 59 | 49 | 46,8 | 40,6 | 53,1 | 47,4 | 6,3 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 66;C | 0+800 | W | 1.OG | WA | 54,49 | 6,35 | 59 | 49 | 47,2 | 40,9 | 53,3 | 47,7 | 6,1 | 6,8 | X | - | - | nein |
| 66;C | 0+800 | W | 2.OG | WA | 54,49 | 9,15 | 59 | 49 | 48,0 | 41,8 | 53,9 | 48,3 | 5,9 | 6,5 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Schmale Straße 2 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66a | 0+808 | | (2,0 m) | W_A | 54,69 | 1,97 | 59 | 0 | 48,1 | 41,8 | 53,3 | 47,6 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 66a | 0+808 | | (4,8 m) | W_A | 54,69 | 4,77 | 59 | 0 | 49,0 | 42,7 | 54,2 | 48,5 | 5,2 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 66a | 0+808 | | (7,6 m) | W_A | 54,69 | 7,57 | 59 | 0 | 49,6 | 43,3 | 54,7 | 49,1 | 5,1 | 5,8 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 2 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66b | 0+797 | | (2,0 m) | W_A | 51,35 | 2,00 | 59 | 0 | 49,4 | 43,2 | 55,7 | 50,0 | 6,3 | 6,8 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67;A | 0+786 | S | EG | WA | 66,25 | 3,89 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 52,3 | 46,7 | 5,6 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 67;A | 0+786 | S | 1.OG | WA | 66,25 | 6,69 | 59 | 49 | 47,4 | 41,1 | 52,9 | 47,3 | 5,5 | 6,2 | X | - | - | nein |
| 67;A | 0+786 | S | 2.OG | WA | 66,25 | 9,49 | 59 | 49 | 47,9 | 41,7 | 53,4 | 47,8 | 5,5 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 67;B | 0+784 | N | EG | WA | 73,70 | 3,93 | 59 | 49 | 42,0 | 35,8 | 43,6 | 37,8 | 1,6 | 2,0 | | - | - | nein |
| 67;B | 0+784 | N | 1.OG | WA | 73,70 | 6,73 | 59 | 49 | 42,7 | 36,5 | 44,4 | 38,6 | 1,7 | 2,1 | X | - | - | nein |
| 67;B | 0+784 | N | 2.OG | WA | 73,70 | 9,53 | 59 | 49 | 43,3 | 37,1 | 44,9 | 39,0 | 1,6 | 1,9 | | - | - | nein |
| Schmale Straße 3 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 67a | 0+783 | | (2,0 m) | W_A | 72,74 | 2,50 | 59 | 0 | 43,3 | 37,0 | 45,1 | 39,2 | 1,8 | 2,2 | | - | - | nein |
| 67a | 0+783 | | (4,8 m) | W_A | 72,74 | 5,30 | 59 | 0 | 44,1 | 37,8 | 46,0 | 40,1 | 1,9 | 2,3 | | - | - | nein |
| 67a | 0+783 | | (7,6 m) | W_A | 72,74 | 8,10 | 59 | 0 | 44,8 | 38,5 | 46,6 | 40,7 | 1,8 | 2,2 | | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68;A | 0+812 | S | EG | WA | 59,77 | 3,45 | 59 | 49 | 46,3 | 40,0 | 51,1 | 45,4 | 4,8 | 5,4 | X | - | - | nein |
| 68;A | 0+812 | S | 1.OG | WA | 59,77 | 6,25 | 59 | 49 | 47,0 | 40,7 | 51,8 | 46,2 | 4,8 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 68;A | 0+812 | S | 2.OG | WA | 59,77 | 9,05 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 52,5 | 46,8 | 4,9 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 68;B | 0+811 | O | EG | WA | 66,94 | 3,46 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 48,5 | 42,8 | 2,8 | 3,4 | X | - | - | nein |
| 68;B | 0+811 | O | 1.OG | WA | 66,94 | 6,26 | 59 | 49 | 45,6 | 39,4 | 48,8 | 43,2 | 3,2 | 3,8 | X | - | - | nein |
| 68;B | 0+811 | O | 2.OG | WA | 66,94 | 9,06 | 59 | 49 | 45,3 | 39,1 | 48,8 | 43,1 | 3,5 | 4,0 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 68;C | 0+804 | N | EG | WA | 66,93 | 3,49 | 59 | 49 | 42,9 | 36,7 | 48,2 | 42,5 | 5,3 | 5,8 | X | - | - | nein |
| 68;C | 0+804 | N | 1.OG | WA | 66,93 | 6,29 | 59 | 49 | 43,1 | 37,0 | 47,7 | 42,1 | 4,6 | 5,1 | X | - | - | nein |
| 68;C | 0+804 | N | 2.OG | WA | 66,93 | 9,09 | 59 | 49 | 43,3 | 37,1 | 48,3 | 42,7 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68a | 0+810 | | (2,0 m) | W_A | 56,82 | 1,99 | 59 | 0 | 48,2 | 41,9 | 53,3 | 47,6 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 68a | 0+810 | | (4,8 m) | W_A | 56,82 | 4,79 | 59 | 0 | 49,1 | 42,8 | 54,2 | 48,5 | 5,1 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 68a | 0+810 | | (7,6 m) | W_A | 56,82 | 7,59 | 59 | 0 | 49,7 | 43,5 | 54,7 | 49,1 | 5,0 | 5,6 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 4 AWB(F) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 68b | 0+820 | | (2,0 m) | W_A | 53,69 | 1,58 | 59 | 0 | 47,7 | 41,4 | 51,5 | 45,8 | 3,8 | 4,4 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69;A | 0+791 | S | EG | WA | 71,51 | 3,78 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 52,3 | 46,7 | 5,7 | 6,4 | X | - | - | nein |
| 69;A | 0+791 | S | 1.OG | WA | 71,51 | 6,58 | 59 | 49 | 47,2 | 41,0 | 52,9 | 47,3 | 5,7 | 6,3 | X | - | - | nein |
| 69;A | 0+791 | S | 2.OG | WA | 71,51 | 9,38 | 59 | 49 | 47,7 | 41,5 | 53,3 | 47,6 | 5,6 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 69;B | 0+785 | N | EG | WA | 78,66 | 3,90 | 59 | 49 | 41,9 | 35,6 | 43,7 | 37,8 | 1,8 | 2,2 | X | - | - | nein |
| 69;B | 0+785 | N | 1.OG | WA | 78,66 | 6,70 | 59 | 49 | 42,7 | 36,4 | 44,4 | 38,5 | 1,7 | 2,1 | X | - | - | nein |
| 69;B | 0+785 | N | 2.OG | WA | 78,66 | 9,50 | 59 | 49 | 43,1 | 36,8 | 44,8 | 38,9 | 1,7 | 2,1 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 5 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 80,55 | 2,46 | 59 | 0 | 42,9 | 36,7 | 45,4 | 39,5 | 2,5 | 2,8 | X | - | - | nein |
| 69a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 80,55 | 5,26 | 59 | 0 | 43,7 | 37,4 | 46,0 | 40,1 | 2,3 | 2,7 | X | - | - | nein |
| 69a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 80,55 | 8,06 | 59 | 0 | 44,5 | 38,2 | 46,8 | 40,9 | 2,3 | 2,7 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70;A | 0+795 | S | EG | WA | 76,71 | 3,55 | 59 | 49 | 47,0 | 40,7 | 52,4 | 46,7 | 5,4 | 6,0 | X | - | - | nein |
| 70;A | 0+795 | S | 1.OG | WA | 76,71 | 6,35 | 59 | 49 | 47,5 | 41,3 | 52,9 | 47,2 | 5,4 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 70;A | 0+795 | S | 2.OG | WA | 76,71 | 9,15 | 59 | 49 | 47,9 | 41,7 | 53,2 | 47,6 | 5,3 | 5,9 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Hämmerlingstraße | Schubertstraße | Schmale Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|-------------------------|---------|--------|---------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | |
| 70;B | 0+793 | O | EG | WA | 82,82 | 3,58 | 59 | 49 | 44,7 | 38,4 | 47,7 | 42,1 | 3,0 | 3,7 | X | - | - | nein |
| 70;B | 0+793 | O | 1.OG | WA | 82,82 | 6,38 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 48,1 | 42,4 | 3,2 | 3,8 | X | - | - | nein |
| 70;B | 0+793 | O | 2.OG | WA | 82,82 | 9,18 | 59 | 49 | 44,8 | 38,5 | 48,0 | 42,4 | 3,2 | 3,9 | X | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | EG | WA | 83,73 | 3,71 | 59 | 49 | 41,7 | 35,4 | 43,1 | 37,3 | 1,4 | 1,9 | | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | 1.OG | WA | 83,73 | 6,51 | 59 | 49 | 42,2 | 35,9 | 43,8 | 38,0 | 1,6 | 2,1 | X | - | - | nein |
| 70;C | 0+787 | N | 2.OG | WA | 83,73 | 9,31 | 59 | 49 | 42,8 | 36,6 | 44,6 | 38,7 | 1,8 | 2,1 | X | - | - | nein |
| Schmale Straße 7 AWB(B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 70a | 0+785 | | (2,0 m) | W_A | 82,31 | 2,41 | 59 | 0 | 43,1 | 36,9 | 45,4 | 39,5 | 2,3 | 2,6 | X | - | - | nein |
| 70a | 0+785 | | (4,8 m) | W_A | 82,31 | 5,21 | 59 | 0 | 43,9 | 37,6 | 45,9 | 40,1 | 2,0 | 2,5 | | - | - | nein |
| 70a | 0+785 | | (7,6 m) | W_A | 82,31 | 8,01 | 59 | 0 | 44,5 | 38,2 | 46,6 | 40,7 | 2,1 | 2,5 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-----------------|---|
| 1 | Obj.-Nr. | Objektnummer |
| 2 | Station | Bau- oder Betriebskilometer |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | SW | Stockwerk |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet (Außenwohnbereich = AWB) |
| 6 | SA | Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg |
| 7 | H I-A | Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg |
| 8-9 | IGW | Immissionsgrenzwert |
| 10-11 | Nullfall | Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau (Nullfall) |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau (Planfall) |
| 14-15 | Diff. Null/Plan | Differenz Prognose ohne/mit Ausbau |
| 16 | wes. | Wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV: X = ja |
| 17-18 | IGW-Über. | Überschreitung des Immissionsgrenzwertes tags/nachts bei wesentlicher Änderung |
| 19 | Anspruch | Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen: passiver Lärmschutz bzw Entschädigung Außenwohnbereich dem Grunde nach: T = tags / N = nachts |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------------------------|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| Alte Kaulsdorfer Straße 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 81;A | 1+083 | S | EG | WA | 135,68 | 0,98 | 59 | 49 | 47,5 | 41,2 | 49,9 | 44,1 | 2,3 | 2,8 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 1.OG | WA | 135,68 | 3,78 | 59 | 49 | 48,1 | 41,8 | 50,4 | 44,6 | 2,2 | 2,7 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 2.OG | WA | 135,68 | 6,58 | 59 | 49 | 48,6 | 42,3 | 50,9 | 45,1 | 2,2 | 2,7 | X | - | - | nein |
| 81;A | 1+083 | S | 3.OG | WA | 135,68 | 9,38 | 59 | 49 | 49,1 | 42,8 | 51,3 | 45,5 | 2,1 | 2,6 | X | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | EG | WA | 143,64 | 1,13 | 59 | 49 | 47,3 | 41,0 | 47,3 | 41,3 | -0,1 | 0,2 | | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 1.OG | WA | 143,64 | 3,93 | 59 | 49 | 47,8 | 41,5 | 47,9 | 41,9 | 0,0 | 0,3 | | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 2.OG | WA | 143,64 | 6,73 | 59 | 49 | 48,3 | 42,0 | 48,5 | 42,5 | 0,1 | 0,4 | | - | - | nein |
| 81;B | 1+087 | O | 3.OG | WA | 143,64 | 9,53 | 59 | 49 | 48,8 | 42,4 | 49,1 | 43,1 | 0,2 | 0,6 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 82;A | 1+070 | S | EG | WA | 128,51 | 0,75 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 49,9 | 44,2 | 3,0 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 1.OG | WA | 128,51 | 3,55 | 59 | 49 | 47,1 | 40,8 | 50,3 | 44,6 | 3,1 | 3,7 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 2.OG | WA | 128,51 | 6,35 | 59 | 49 | 47,7 | 41,3 | 50,8 | 45,0 | 3,0 | 3,6 | X | - | - | nein |
| 82;A | 1+070 | S | 3.OG | WA | 128,51 | 9,15 | 59 | 49 | 48,2 | 41,8 | 51,2 | 45,5 | 2,9 | 3,6 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 83;A | 1+058 | S | EG | WA | 121,34 | 0,68 | 59 | 49 | 46,6 | 40,3 | 50,3 | 44,6 | 3,6 | 4,2 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 1.OG | WA | 121,34 | 3,48 | 59 | 49 | 47,2 | 40,8 | 50,7 | 45,1 | 3,4 | 4,2 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 2.OG | WA | 121,34 | 6,28 | 59 | 49 | 47,6 | 41,2 | 51,1 | 45,4 | 3,4 | 4,1 | X | - | - | nein |
| 83;A | 1+058 | S | 3.OG | WA | 121,34 | 9,08 | 59 | 49 | 48,1 | 41,8 | 51,6 | 45,9 | 3,4 | 4,0 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 84;A | 1+045 | S | EG | WA | 114,18 | 0,76 | 59 | 49 | 46,7 | 40,4 | 50,5 | 44,9 | 3,7 | 4,4 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 1.OG | WA | 114,18 | 3,56 | 59 | 49 | 47,2 | 40,8 | 51,0 | 45,4 | 3,7 | 4,5 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 2.OG | WA | 114,18 | 6,36 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 51,4 | 45,8 | 3,7 | 4,4 | X | - | - | nein |
| 84;A | 1+045 | S | 3.OG | WA | 114,18 | 9,16 | 59 | 49 | 48,0 | 41,7 | 51,8 | 46,1 | 3,7 | 4,3 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | EG | WA | 114,96 | 1,07 | 59 | 49 | 45,4 | 39,0 | 50,5 | 44,9 | 5,0 | 5,8 | X | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|--|---------|--------|------|------|--------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 84;B | 1+036 | W | 1.OG | WA | 114,96 | 3,87 | 59 | 49 | 45,9 | 39,6 | 51,0 | 45,4 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | 2.OG | WA | 114,96 | 6,67 | 59 | 49 | 46,4 | 40,1 | 51,5 | 45,9 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 84;B | 1+036 | W | 3.OG | WA | 114,96 | 9,47 | 59 | 49 | 47,0 | 40,6 | 51,9 | 46,3 | 4,8 | 5,6 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 85;A | 1+023 | SO | EG | WA | 119,95 | 1,55 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 50,1 | 44,5 | 4,9 | 5,6 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 1.OG | WA | 119,95 | 4,35 | 59 | 49 | 45,5 | 39,2 | 50,4 | 44,9 | 4,8 | 5,6 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 2.OG | WA | 119,95 | 7,15 | 59 | 49 | 46,0 | 39,7 | 50,9 | 45,3 | 4,8 | 5,5 | X | - | - | nein |
| 85;A | 1+023 | SO | 3.OG | WA | 119,95 | 9,95 | 59 | 49 | 46,8 | 40,5 | 51,5 | 45,9 | 4,6 | 5,3 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | EG | WA | 120,25 | 1,87 | 59 | 49 | 45,1 | 38,8 | 50,2 | 44,6 | 5,0 | 5,7 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 1.OG | WA | 120,25 | 4,67 | 59 | 49 | 45,4 | 39,0 | 50,6 | 45,0 | 5,1 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 2.OG | WA | 120,25 | 7,47 | 59 | 49 | 45,7 | 39,4 | 51,0 | 45,4 | 5,2 | 5,9 | X | - | - | nein |
| 85;B | 1+014 | SW | 3.OG | WA | 120,25 | 10,27 | 59 | 49 | 46,2 | 39,8 | 51,4 | 45,8 | 5,1 | 5,9 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 86;A | 1+001 | SW | EG | WA | 129,03 | 2,17 | 59 | 49 | 44,6 | 38,3 | 50,1 | 44,5 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 1.OG | WA | 129,03 | 4,97 | 59 | 49 | 44,9 | 38,6 | 50,4 | 44,8 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 2.OG | WA | 129,03 | 7,77 | 59 | 49 | 45,2 | 38,9 | 50,7 | 45,1 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| 86;A | 1+001 | SW | 3.OG | WA | 129,03 | 10,57 | 59 | 49 | 45,6 | 39,3 | 51,1 | 45,5 | 5,4 | 6,1 | X | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 25/25a Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 89;A | 1+234 | S | 3.OG | WA | 65,21 | 12,24 | 59 | 49 | 45,7 | 39,5 | 46,7 | 41,0 | 0,9 | 1,4 | | - | - | nein |
| 89;B | 1+210 | W | 3.OG | WA | 64,61 | 12,12 | 59 | 49 | 47,6 | 41,3 | 47,7 | 41,8 | 0,0 | 0,4 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 90;A | 1+144 | O | EG | WA | 78,81 | 2,29 | 59 | 49 | 66,3 | 59,9 | 65,1 | 58,8 | -1,3 | -1,2 | | - | - | nein |
| 90;A | 1+144 | O | 1.OG | WA | 78,81 | 5,09 | 59 | 49 | 66,1 | 59,8 | 65,0 | 58,7 | -1,2 | -1,2 | | - | - | nein |
| 90;B | 1+132 | N | EG | WA | 77,53 | 2,31 | 59 | 49 | 59,2 | 52,8 | 58,1 | 51,8 | -1,2 | -1,1 | | - | - | nein |
| 90;B | 1+132 | N | 1.OG | WA | 77,53 | 5,11 | 59 | 49 | 59,6 | 53,3 | 58,5 | 52,2 | -1,2 | -1,2 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|---|---------|--------|----------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | | | | | | | | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91;A | 1+169 | W | EG | WA | 92,80 | 2,39 | 59 | 49 | 63,8 | 57,4 | 62,8 | 56,5 | -1,1 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 91;A | 1+169 | W | 1.OG | WA | 92,80 | 5,19 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,2 | 56,9 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 91;A | 1+169 | W | 2.OG | WA | 92,80 | 7,99 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,3 | 57,0 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein | |
| 91;A | 1+169 | W | 3.OG | WA | 92,80 | 10,79 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 63,0 | 56,7 | -1,0 | -0,9 | | - | - | nein | |
| 91;B | 1+162 | W | EG | WA | 107,46 | 2,36 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 62,1 | 55,8 | -1,3 | -1,3 | | - | - | nein | |
| 91;B | 1+162 | W | 1.OG | WA | 107,46 | 5,16 | 59 | 49 | 63,6 | 57,3 | 62,4 | 56,1 | -1,3 | -1,3 | | - | - | nein | |
| 91;B | 1+162 | W | 2.OG | WA | 107,46 | 7,96 | 59 | 49 | 63,5 | 57,2 | 62,4 | 56,1 | -1,2 | -1,2 | | - | - | nein | |
| 91;B | 1+162 | W | 3.OG | WA | 107,46 | 10,76 | 59 | 49 | 63,4 | 57,0 | 62,3 | 56,1 | -1,2 | -1,0 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91a | 1+167 | | (2,8 m) | W_A | 93,68 | 2,57 | 59 | 0 | 66,5 | 60,1 | 65,4 | 59,1 | -1,2 | -1,1 | | - | - | nein | |
| 91a | 1+167 | | (5,6 m) | W_A | 93,68 | 5,37 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 65,8 | 59,5 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 91a | 1+167 | | (8,4 m) | W_A | 93,68 | 8,17 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 65,8 | 59,6 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91b | 1+163 | | (2,8 m) | W_A | 103,23 | 2,64 | 59 | 0 | 66,1 | 59,7 | 64,8 | 58,5 | -1,4 | -1,3 | | - | - | nein | |
| 91b | 1+163 | | (5,6 m) | W_A | 103,23 | 5,44 | 59 | 0 | 66,2 | 59,8 | 65,0 | 58,7 | -1,3 | -1,2 | | - | - | nein | |
| 91b | 1+163 | | (8,4 m) | W_A | 103,23 | 8,24 | 59 | 0 | 66,1 | 59,8 | 65,0 | 58,7 | -1,2 | -1,2 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91c | 1+166 | | (11,0 m) | W_A | 96,39 | 10,60 | 59 | 0 | 66,4 | 60,1 | 65,5 | 59,2 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91d | 1+164 | | (11,0 m) | W_A | 100,14 | 10,74 | 59 | 0 | 66,3 | 59,9 | 65,3 | 59,0 | -1,1 | -1,0 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91e | 1+170 | | (14,0 m) | W_A | 91,28 | 13,82 | 59 | 0 | 65,3 | 58,9 | 64,5 | 58,2 | -0,9 | -0,8 | | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|---|---------|--------|----------|------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 91f | 1+163 | | (14,0 m) | W_A | 106,86 | 13,92 | 59 | 0 | 64,7 | 58,4 | 63,8 | 57,5 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 Vorbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 92;A | 1+165 | W | EG | WA | 98,19 | 2,37 | 59 | 49 | 64,2 | 57,8 | 63,0 | 56,7 | -1,3 | -1,2 | | - | - | nein | |
| 92;A | 1+165 | W | 1.OG | WA | 98,19 | 5,17 | 59 | 49 | 64,3 | 58,0 | 63,2 | 56,9 | -1,2 | -1,2 | | - | - | nein | |
| 92;A | 1+165 | W | 2.OG | WA | 98,19 | 7,97 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 63,2 | 56,9 | -1,1 | -1,1 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 27 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 93;A | 1+170 | W | 4.OG | WA | 93,98 | 14,36 | 59 | 49 | 63,1 | 56,8 | 62,3 | 56,1 | -0,9 | -0,8 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 94;A | 1+148 | O | EG | WA | 69,06 | 2,17 | 59 | 49 | 66,5 | 60,1 | 65,4 | 59,1 | -1,2 | -1,1 | | - | - | nein | |
| 94;A | 1+148 | O | 1.OG | WA | 69,06 | 4,97 | 59 | 49 | 66,3 | 60,0 | 65,4 | 59,1 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 94;A | 1+148 | O | 2.OG | WA | 69,06 | 7,77 | 59 | 49 | 65,9 | 59,6 | 65,1 | 58,8 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein | |
| 94;A | 1+148 | O | 3.OG | WA | 69,06 | 10,57 | 59 | 49 | 65,4 | 59,1 | 64,7 | 58,4 | -0,8 | -0,8 | | - | - | nein | |
| 94;A | 1+148 | O | 4.OG | WA | 69,06 | 13,37 | 59 | 49 | 65,0 | 58,6 | 64,2 | 58,0 | -0,9 | -0,7 | | - | - | nein | |
| 94;B | 1+126 | N | 2.OG | WA | 67,97 | 7,79 | 59 | 49 | 51,4 | 45,0 | 51,8 | 45,8 | 0,3 | 0,7 | | - | - | nein | |
| 94;B | 1+126 | N | 3.OG | WA | 67,97 | 10,59 | 59 | 49 | 56,0 | 49,6 | 55,3 | 49,2 | -0,8 | -0,5 | | - | - | nein | |
| 94;B | 1+126 | N | 4.OG | WA | 67,97 | 13,39 | 59 | 49 | 57,0 | 50,7 | 56,2 | 50,0 | -0,9 | -0,8 | | - | - | nein | |
| 94;C | 1+109 | W | 2.OG | WA | 57,70 | 7,70 | 59 | 49 | 51,6 | 45,3 | 55,7 | 50,2 | 4,0 | 4,8 | X | - | 1,2 | N | |
| 94;C | 1+109 | W | 3.OG | WA | 57,70 | 10,50 | 59 | 49 | 52,3 | 46,0 | 56,4 | 50,8 | 4,0 | 4,7 | X | - | 1,8 | N | |
| 94;C | 1+109 | W | 4.OG | WA | 57,70 | 13,30 | 59 | 49 | 52,9 | 46,6 | 56,6 | 51,0 | 3,6 | 4,3 | X | - | 2,0 | N | |
| 94;D | 1+118 | S | EG | WA | 57,07 | 2,23 | 59 | 49 | 52,4 | 46,1 | 54,7 | 49,0 | 2,2 | 2,8 | X | - | - | nein | |
| 94;D | 1+118 | S | 1.OG | WA | 57,07 | 5,03 | 59 | 49 | 54,6 | 48,3 | 57,0 | 51,4 | 2,3 | 3,0 | X | - | 2,4 | N | |
| 94;D | 1+118 | S | 2.OG | WA | 57,07 | 7,83 | 59 | 49 | 55,6 | 49,2 | 58,0 | 52,4 | 2,3 | 3,1 | X | - | 3,4 | N | |
| 94;D | 1+118 | S | 3.OG | WA | 57,07 | 10,63 | 59 | 49 | 56,1 | 49,8 | 58,6 | 53,0 | 2,4 | 3,1 | X | - | 4,0 | N | |
| 94;D | 1+118 | S | 4.OG | WA | 57,07 | 13,43 | 59 | 49 | 56,6 | 50,3 | 59,1 | 53,4 | 2,4 | 3,0 | X | 0,1 | 4,4 | N | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM | |
|---|---------|--------|----------|------|-------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|--|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 16 | in dB(A) | | 19 | |
| | 2 | | | | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | | 17 | 18 | | |
| 94;E | 1+136 | W | EG | WA | 61,53 | 2,14 | 59 | 49 | 52,6 | 46,3 | 55,1 | 49,4 | 2,4 | 3,0 | X | - | 0,4 | N | |
| 94;E | 1+136 | W | 1.OG | WA | 61,53 | 4,94 | 59 | 49 | 53,3 | 47,0 | 56,0 | 50,4 | 2,6 | 3,3 | X | - | 1,4 | N | |
| 94;E | 1+136 | W | 2.OG | WA | 61,53 | 7,74 | 59 | 49 | 53,9 | 47,6 | 56,8 | 51,2 | 2,8 | 3,5 | X | - | 2,2 | N | |
| 94;E | 1+136 | W | 3.OG | WA | 61,53 | 10,54 | 59 | 49 | 54,6 | 48,3 | 57,5 | 51,9 | 2,8 | 3,5 | X | - | 2,9 | N | |
| 94;E | 1+136 | W | 4.OG | WA | 61,53 | 13,34 | 59 | 49 | 55,3 | 49,0 | 58,1 | 52,5 | 2,7 | 3,4 | X | - | 3,5 | N | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95;A | 1+175 | W | EG | WA | 79,11 | 2,42 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 63,2 | 56,9 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 95;A | 1+175 | W | 1.OG | WA | 79,11 | 5,22 | 59 | 49 | 64,4 | 58,1 | 63,6 | 57,3 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein | |
| 95;A | 1+175 | W | 2.OG | WA | 79,11 | 8,02 | 59 | 49 | 64,4 | 58,1 | 63,6 | 57,4 | -0,9 | -0,8 | | - | - | nein | |
| 95;A | 1+175 | W | 3.OG | WA | 79,11 | 10,82 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 63,5 | 57,2 | -0,8 | -0,8 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95a | 1+173 | | (4,8 m) | W_A | 81,29 | 4,66 | 59 | 0 | 67,1 | 60,8 | 66,1 | 59,8 | -1,1 | -1,1 | | - | - | nein | |
| 95a | 1+173 | | (7,6 m) | W_A | 81,29 | 7,46 | 59 | 0 | 67,1 | 60,8 | 66,2 | 59,9 | -1,0 | -1,0 | | - | - | nein | |
| 95a | 1+173 | | (10,4 m) | W_A | 81,29 | 10,26 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,1 | 59,8 | -0,9 | -0,9 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95b | 1+179 | | (14,0 m) | W_A | 73,17 | 13,64 | 59 | 0 | 65,8 | 59,4 | 65,3 | 59,0 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 95c | 1+173 | | (14,0 m) | W_A | 85,86 | 14,01 | 59 | 0 | 65,4 | 59,0 | 64,6 | 58,3 | -0,9 | -0,8 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 29 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 96;A | 1+180 | W | 4.OG | WA | 74,57 | 14,40 | 59 | 49 | 63,6 | 57,2 | 63,0 | 56,8 | -0,7 | -0,5 | | - | - | nein | |
| Alte Kaulsdorfer Straße 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 97;A | 1+152 | S | EG | WA | 47,28 | 2,15 | 59 | 49 | 61,0 | 54,7 | 62,3 | 56,3 | 1,2 | 1,5 | | - | - | nein | |
| 97;A | 1+152 | S | 1.OG | WA | 47,28 | 4,95 | 59 | 49 | 61,6 | 55,3 | 62,9 | 56,8 | 1,2 | 1,4 | | - | - | nein | |
| 97;A | 1+152 | S | 2.OG | WA | 47,28 | 7,75 | 59 | 49 | 62,0 | 55,6 | 63,1 | 57,1 | 1,0 | 1,4 | | - | - | nein | |
| 97;A | 1+152 | S | 3.OG | WA | 47,28 | 10,55 | 59 | 49 | 61,9 | 55,5 | 63,2 | 57,2 | 1,2 | 1,6 | | - | - | nein | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|------------------------------------|---------------|--------|---------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 97;A | 1+152 | S | 4.OG | WA | 47,28 | 13,35 | 59 | 49 | 61,8 | 55,5 | 63,1 | 57,1 | 1,2 | 1,5 | | - | - | nein |
| 97;B | 1+155 | O | EG | WA | 55,77 | 2,16 | 59 | 49 | 66,4 | 60,0 | 66,4 | 60,1 | -0,1 | 0,0 | | - | - | nein |
| 97;B | 1+155 | O | 1.OG | WA | 55,77 | 4,96 | 59 | 49 | 66,3 | 59,9 | 66,2 | 59,9 | -0,2 | -0,1 | | - | - | nein |
| 97;B | 1+155 | O | 2.OG | WA | 55,77 | 7,76 | 59 | 49 | 65,9 | 59,6 | 65,7 | 59,4 | -0,3 | -0,3 | | - | - | nein |
| 97;B | 1+155 | O | 3.OG | WA | 55,77 | 10,56 | 59 | 49 | 65,5 | 59,1 | 65,3 | 59,0 | -0,3 | -0,2 | | - | - | nein |
| 97;B | 1+155 | O | 4.OG | WA | 55,77 | 13,36 | 59 | 49 | 65,0 | 58,7 | 64,7 | 58,5 | -0,4 | -0,3 | | - | - | nein |
| 97;C | 1+143 | W | EG | WA | 50,96 | 2,10 | 59 | 49 | 52,2 | 45,9 | 55,4 | 49,8 | 3,1 | 3,8 | X | - | 0,8 | N |
| 97;C | 1+143 | W | 1.OG | WA | 50,96 | 4,90 | 59 | 49 | 53,3 | 47,0 | 56,6 | 51,0 | 3,2 | 3,9 | X | - | 2,0 | N |
| 97;C | 1+143 | W | 2.OG | WA | 50,96 | 7,70 | 59 | 49 | 54,0 | 47,7 | 57,5 | 51,9 | 3,4 | 4,1 | X | - | 2,9 | N |
| 97;C | 1+143 | W | 3.OG | WA | 50,96 | 10,50 | 59 | 49 | 54,9 | 48,6 | 58,1 | 52,5 | 3,1 | 3,8 | X | - | 3,5 | N |
| 97;C | 1+143 | W | 4.OG | WA | 50,96 | 13,30 | 59 | 49 | 55,4 | 49,1 | 58,4 | 52,8 | 2,9 | 3,6 | X | - | 3,8 | N |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98;A | 1+182 | W | EG | WA | 63,59 | 2,46 | 59 | 49 | 64,0 | 57,7 | 63,4 | 57,1 | -0,7 | -0,7 | | - | - | nein |
| 98;A | 1+182 | W | 1.OG | WA | 63,59 | 5,26 | 59 | 49 | 64,3 | 57,9 | 63,7 | 57,5 | -0,7 | -0,5 | | - | - | nein |
| 98;A | 1+182 | W | 2.OG | WA | 63,59 | 8,06 | 59 | 49 | 64,4 | 58,0 | 63,9 | 57,6 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein |
| 98;A | 1+182 | W | 3.OG | WA | 63,59 | 10,86 | 59 | 49 | 64,2 | 57,8 | 63,9 | 57,6 | -0,4 | -0,3 | | - | - | nein |
| 98;B | 1+189 | W | EG | WA | 48,76 | 2,49 | 59 | 49 | 60,6 | 54,2 | 60,7 | 54,7 | 0,0 | 0,4 | | - | - | nein |
| 98;B | 1+189 | W | 1.OG | WA | 48,76 | 5,29 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 63,5 | 57,4 | 0,1 | 0,3 | | - | - | nein |
| 98;B | 1+189 | W | 2.OG | WA | 48,76 | 8,09 | 59 | 49 | 64,1 | 57,8 | 64,4 | 58,2 | 0,2 | 0,3 | | - | - | nein |
| 98;B | 1+189 | W | 3.OG | WA | 48,76 | 10,89 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 64,1 | 58,0 | 0,1 | 0,4 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98a | 1+187 | | (2,8 m) | W_A | 50,45 | 2,48 | 59 | 0 | 63,8 | 57,4 | 63,8 | 57,7 | -0,1 | 0,2 | | - | - | nein |
| 98a | 1+187 | | (5,6 m) | W_A | 50,45 | 5,28 | 59 | 0 | 65,9 | 59,6 | 66,2 | 60,0 | 0,2 | 0,3 | | - | - | nein |
| 98a | 1+187 | | (8,4 m) | W_A | 50,45 | 8,08 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 67,1 | 60,9 | 0,3 | 0,4 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98b | 1+182 | | (2,8 m) | W_A | 60,17 | 2,45 | 59 | 0 | 66,7 | 60,3 | 66,0 | 59,7 | -0,8 | -0,7 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station | HFront | SW | Nutz | SA | H I-A | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|---|---------|--------|----------|------|-------|-------|-----|-------|----------|-------|----------|-------|-----------------|-------|-----------|-----------|-------|--------------|
| | | | | | | | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag | Nacht | |
| 1 | km | 3 | 4 | 5 | m | m | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 98b | 1+182 | | (5,6 m) | W_A | 60,17 | 5,25 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,3 | 60,0 | -0,7 | -0,7 | | - | - | nein |
| 98b | 1+182 | | (8,4 m) | W_A | 60,17 | 8,05 | 59 | 0 | 66,9 | 60,6 | 66,4 | 60,1 | -0,6 | -0,6 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98c | 1+186 | | (11,0 m) | W_A | 53,16 | 10,61 | 59 | 0 | 66,7 | 60,4 | 66,8 | 60,6 | 0,0 | 0,1 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98d | 1+184 | | (11,0 m) | W_A | 56,96 | 10,53 | 59 | 0 | 66,8 | 60,4 | 66,7 | 60,5 | -0,2 | 0,0 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98e | 1+190 | | (14,0 m) | W_A | 47,22 | 13,68 | 59 | 0 | 65,1 | 58,8 | 65,5 | 59,4 | 0,3 | 0,5 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 98f | 1+183 | | (14,0 m) | W_A | 63,42 | 13,67 | 59 | 0 | 65,7 | 59,3 | 65,4 | 59,3 | -0,4 | -0,1 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Vorbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 99;A | 1+184 | W | EG | WA | 55,26 | 2,47 | 59 | 49 | 64,5 | 58,1 | 64,0 | 57,7 | -0,6 | -0,5 | | - | - | nein |
| 99;A | 1+184 | W | 1.OG | WA | 55,26 | 5,27 | 59 | 49 | 64,3 | 58,0 | 64,1 | 57,9 | -0,3 | -0,2 | | - | - | nein |
| 99;A | 1+184 | W | 2.OG | WA | 55,26 | 8,07 | 59 | 49 | 64,6 | 58,2 | 64,5 | 58,3 | -0,2 | 0,0 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Dachgeschoss | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100;A | 1+190 | W | 4.OG | WA | 49,61 | 14,46 | 59 | 49 | 63,2 | 56,8 | 63,4 | 57,3 | 0,1 | 0,4 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 31 Lückenbau | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 101;A | 1+192 | W | EG | WA | 41,72 | 2,51 | 59 | 49 | 61,4 | 55,0 | 62,0 | 55,9 | 0,5 | 0,8 | | - | - | nein |
| 101;A | 1+192 | W | 1.OG | WA | 41,72 | 5,31 | 59 | 49 | 63,3 | 57,0 | 63,8 | 57,6 | 0,4 | 0,5 | | - | - | nein |
| 101;A | 1+192 | W | 2.OG | WA | 41,72 | 8,11 | 59 | 49 | 64,0 | 57,6 | 64,4 | 58,3 | 0,3 | 0,6 | | - | - | nein |
| 101;A | 1+192 | W | 3.OG | WA | 41,72 | 10,91 | 59 | 49 | 63,7 | 57,4 | 64,2 | 58,1 | 0,4 | 0,6 | | - | - | nein |
| Alte Kaulsdorfer Straße 33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 102;A | 1+196 | W | EG | WA | 29,99 | 2,85 | 59 | 49 | 63,9 | 57,5 | 64,7 | 58,6 | 0,7 | 1,0 | | - | - | nein |
| 102;A | 1+196 | W | 1.OG | WA | 29,99 | 6,05 | 59 | 49 | 64,1 | 57,7 | 64,8 | 58,8 | 0,6 | 1,0 | | - | - | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
 Ermittlung der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV mit Lärmschutz Am Bahndamm 30 km/h
 Bereich Alte Kaulsdorfer Straße

| Obj.-Nr. | Station km | HFront | SW | Nutz | SA m | H I-A m | IGW | | Nullfall | | Planfall | | Diff. Null/Plan | | wes. Änd. | IGW-Über. | | Anspruch LSM |
|----------|---------------|--------|------|------|---------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | | | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 102;A | 1+196 | W | 2.OG | WA | 29,99 | 9,25 | 59 | 49 | 63,9 | 57,6 | 64,7 | 58,7 | 0,7 | 1,0 | | - | - | nein |
| 102;B | 1+204 | S | EG | WA | 21,74 | 2,89 | 59 | 49 | 64,2 | 57,9 | 64,5 | 58,7 | 0,2 | 0,7 | | - | - | nein |
| 102;B | 1+204 | S | 1.OG | WA | 21,74 | 6,09 | 59 | 49 | 64,8 | 58,4 | 65,0 | 59,2 | 0,1 | 0,7 | X | 6,0 | 10,2 | T/N |
| 102;B | 1+204 | S | 2.OG | WA | 21,74 | 9,29 | 59 | 49 | 64,5 | 58,2 | 64,8 | 59,0 | 0,2 | 0,7 | | - | - | nein |

Unterlage 17.1.3.3

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Gesamtlärbetrachtung

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Spalten- nummer | Spalte | Beschreibung |
|--------------------|-------------|---|
| 1 | Obj. | Objektnummer |
| 2 | Punktname | Bezeichnung des Immissionsortes |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | Etage | Etagenbezeichnung |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, MI = Mischgebiet, M_T = Mischgebiet nur Tagnutzung, W_A = Außenwohnbereich Wohngebiet, M_A = Außenwohnbereich Mischgebiet |
| 6-7 | SW | Schwellenwert zur gesundheits- und eigentumsrechtlichen Bewertung tags/nachts |
| 8-9 | S/DB/Tram | Schienenverkehr S-Bahn, DB-Strecken und Tram (Zugzahlen 2030) LrT - Beurteilungspegel Tag; LrN Beurteilungspegel Nacht |
| 10- | Kfz NF | Straßenverkehr Nullfall Prognose 2030 LrT - Beurteilungspegel Tag; LrN Beurteilungspegel Nacht |
| 12-13 | Nullfall | Summenpegel Straßen-/Schienenverkehrslärm Nullfall 2030 tags/nachts |
| 14-15 | Über. SW | Überschreitung des Schwellenwertes tags/nachts |
| 16- | Kfz PF | Straßenverkehr Planfall Prognose 2030 LrT - Beurteilungspegel Tag; LrN Beurteilungspegel Nacht |
| 18-19 | Planfall | Summenpegel Straßen-/Schienenverkehrslärm Planfall 2030 tags/nachts |
| 20-21 | Über. SW | Überschreitung des Schwellenwertes tags/nachts |
| 22-23 | Diff. NF/PF | Differenz Summenpegel Nullfall / Planfall: rot = vorhabenbedingte Erhöhung / grün = Verringerung / kein Eintrag = in beiden Fällen gleich und/oder Schwellenwert nicht überschritten |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | | | |
|----------|--|--------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-------|----------|-------|----------|----------|---------------|-------|----------|-------|-------------------------|----|---|---|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | Gesamt Tag | Nacht | in dB(A) | Nacht | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | | |
| 1;A | An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | S | EG | M-T | 70 | - | 55,0 | - | 64,2 | 56,6 | 64,7 | - | - | - | 61,9 | 56,3 | 62,7 | - | - | - | - | - | | |
| | | S | 1.OG | M-T | 70 | - | 56,5 | - | 65,5 | 57,9 | 66,0 | - | - | - | 63,3 | 57,7 | 64,1 | - | - | - | - | - | | |
| | | O | EG | M-T | 70 | - | 48,2 | - | 53,7 | 46,1 | 54,8 | - | - | - | 54,9 | 49,3 | 55,7 | - | - | - | - | - | | |
| | | O | 1.OG | M-T | 70 | - | 48,4 | - | 54,0 | 46,4 | 55,1 | - | - | - | 55,4 | 49,8 | 56,2 | - | - | - | - | - | | |
| 1;C | An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | N | EG | M-T | 70 | - | 49,4 | - | 55,0 | 47,4 | 56,1 | - | - | - | 62,3 | 56,7 | 62,5 | - | - | - | - | - | | |
| | | N | 1.OG | M-T | 70 | - | 49,6 | - | 55,4 | 47,8 | 56,4 | - | - | - | 63,3 | 57,7 | 63,5 | - | - | - | - | - | | |
| 1;D | An der Wuhlheide 263 (Geschäftsstelle Alte Försterei) | W | 1.OG | M-T | 70 | - | 55,2 | - | 63,7 | 56,1 | 64,3 | - | - | - | 65,2 | 59,6 | 65,6 | - | - | - | - | - | | |
| 2;A | An der Wuhlheide 265 (ggf. zu Verwaltung Alte Försterei) | SO | EG | M-T | 70 | - | 45,9 | - | 54,3 | 46,7 | 54,9 | - | - | - | 55,6 | 50,0 | 56,0 | - | - | - | - | - | | |
| | | SO | 1.OG | M-T | 70 | - | 46,5 | - | 54,6 | 47,1 | 55,2 | - | - | - | 56,4 | 50,8 | 56,8 | - | - | - | - | - | | |
| | | 2;B | NO | EG | M-T | 70 | - | 50,4 | - | 36,7 | 29,1 | 50,6 | - | - | - | 57,2 | 51,6 | 58,0 | - | - | - | - | - | |
| | | NO | 1.OG | M-T | 70 | - | 51,1 | - | 41,9 | 34,4 | 51,6 | - | - | - | 59,1 | 53,5 | 59,7 | - | - | - | - | - | - | |
| | | 2;C | NW | EG | M-T | 70 | - | 50,5 | - | 48,4 | 40,8 | 52,6 | - | - | - | 63,5 | 57,9 | 63,7 | - | - | - | - | - | - |
| | | NW | 1.OG | M-T | 70 | - | 50,5 | - | 49,6 | 42,0 | 53,1 | - | - | - | 64,5 | 58,9 | 64,7 | - | - | - | - | - | - | - |
| 2;D | An der Wuhlheide 265 (ggf. zu Verwaltung Alte Försterei) | SW | EG | M-T | 70 | - | 45,3 | - | 55,1 | 47,5 | 55,5 | - | - | - | 63,6 | 58,0 | 63,7 | - | - | - | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | M-T | 70 | - | 46,0 | - | 55,4 | 47,8 | 55,9 | - | - | - | 64,2 | 58,6 | 64,3 | - | - | - | - | - | - | |
| 3;A | Friedenstraße 2 | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,5 | 42,6 | 35,0 | 51,9 | 50,6 | - | - | 50,2 | 44,5 | 53,9 | 51,5 | - | - | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,1 | 51,1 | 43,2 | 35,6 | 52,6 | 51,2 | - | - | 51,1 | 45,4 | 54,6 | 52,1 | - | - | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 51,4 | 43,9 | 36,3 | 52,9 | 51,5 | - | - | 51,9 | 46,3 | 55,1 | 52,6 | - | - | - | - | | |
| | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 53,0 | 52,0 | 44,4 | 36,8 | 53,6 | 52,1 | - | - | 52,7 | 47,0 | 55,9 | 53,2 | - | - | - | - | | |
| | | 3;B | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,0 | 49,9 | 43,4 | 35,8 | 51,7 | 50,1 | - | - | 50,2 | 44,6 | 53,6 | 51,0 | - | - | - | - | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,5 | 50,4 | 43,8 | 36,2 | 52,2 | 50,6 | - | - | 50,8 | 45,2 | 54,2 | 51,5 | - | - | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,3 | 44,2 | 36,6 | 52,2 | 50,5 | - | - | 51,5 | 45,9 | 54,5 | 51,6 | - | - | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 51,7 | 50,6 | 44,7 | 37,1 | 52,5 | 50,8 | - | - | 52,2 | 46,6 | 55,0 | 52,1 | - | - | - | - | | |
| | | 3;C | S | EG | WA | 70 | 60 | 40,1 | 38,6 | 44,4 | 36,8 | 45,8 | 40,8 | - | - | 43,7 | 38,1 | 45,3 | 41,4 | - | - | - | - | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 40,3 | 38,8 | 44,7 | 37,2 | 46,0 | 41,1 | - | - | 44,2 | 38,6 | 45,7 | 41,7 | - | - | - | - | | |
| 4;A | Friedenstraße 4 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 40,6 | 39,1 | 45,2 | 37,6 | 46,5 | 41,4 | - | - | 44,8 | 39,2 | 46,2 | 42,2 | - | - | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 42,2 | 40,8 | 45,8 | 38,2 | 47,4 | 42,7 | - | - | 45,9 | 40,2 | 47,4 | 43,5 | - | - | - | - | | |
| 4;A | Friedenstraße 4 | O | EG | WA | 70 | 60 | 44,2 | 43,1 | 45,1 | 37,5 | 47,7 | 44,2 | - | - | 46,8 | 41,0 | 48,7 | 45,2 | - | - | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,5 | 46,0 | 38,4 | 48,8 | 45,5 | - | - | 47,6 | 41,7 | 49,7 | 46,3 | - | - | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,1 | 47,0 | 39,4 | 50,2 | 46,9 | - | - | 48,6 | 42,8 | 51,0 | 47,8 | - | - | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------------------------------|---------------------------------------|--------|-------|------|------|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 4;A 4;B 4;C 4;D | Friedenstraße 4 | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,1 | 47,4 | 39,8 | 51,5 | 48,7 | - | - | 49,3 | 43,5 | 52,4 | 49,4 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 50,7 | 49,7 | 44,3 | 36,7 | 51,6 | 49,9 | - | - | 49,3 | 43,6 | 53,1 | 50,7 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,5 | 44,7 | 37,1 | 52,2 | 50,7 | - | - | 50,1 | 44,4 | 53,8 | 51,5 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,9 | 50,9 | 45,4 | 37,8 | 52,8 | 51,1 | - | - | 51,0 | 45,4 | 54,5 | 52,0 | - | - | | |
| | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 52,7 | 51,7 | 46,0 | 38,4 | 53,5 | 51,9 | - | - | 51,9 | 46,2 | 55,3 | 52,8 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 40,6 | 39,3 | 44,5 | 36,9 | 46,0 | 41,3 | - | - | 43,8 | 38,2 | 45,5 | 41,8 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 40,8 | 39,4 | 44,8 | 37,2 | 46,3 | 41,4 | - | - | 44,2 | 38,6 | 45,8 | 42,0 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 40,9 | 39,5 | 45,1 | 37,5 | 46,5 | 41,6 | - | - | 44,8 | 39,2 | 46,3 | 42,4 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 41,2 | 39,7 | 45,6 | 38,0 | 46,9 | 41,9 | - | - | 46,0 | 40,4 | 47,2 | 43,1 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 40,4 | 38,9 | 44,3 | 36,7 | 45,8 | 40,9 | - | - | 43,2 | 37,6 | 45,0 | 41,3 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 40,6 | 39,1 | 44,6 | 37,0 | 46,1 | 41,2 | - | - | 43,8 | 38,2 | 45,5 | 41,7 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 40,8 | 39,2 | 45,0 | 37,4 | 46,4 | 41,4 | - | - | 44,7 | 39,1 | 46,2 | 42,2 | - | - | | |
| W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 43,2 | 41,7 | 45,6 | 38,0 | 47,6 | 43,2 | - | - | 46,3 | 40,7 | 48,0 | 44,2 | - | - | | | | |
| 5;A | Friedenstraße 5 / Hämmerlingstraße 89 | O | EG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,8 | 41,8 | 34,2 | 48,6 | 47,0 | - | - | 43,9 | 38,1 | 49,1 | 47,3 | - | - | | |
| 5;B | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,9 | 43,9 | 36,3 | 50,0 | 48,2 | - | - | 45,6 | 39,7 | 50,5 | 48,5 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,1 | 45,5 | 38,0 | 51,3 | 49,4 | - | - | 47,1 | 41,3 | 51,8 | 49,8 | - | - | | |
| 5;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,8 | 42,4 | 34,9 | 50,2 | 49,0 | - | - | 45,4 | 39,7 | 50,9 | 49,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,7 | 50,0 | 44,5 | 36,9 | 51,6 | 50,2 | - | - | 47,0 | 41,2 | 52,2 | 50,5 | - | - | | |
| 5;D | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,3 | 45,6 | 38,0 | 53,1 | 51,5 | - | - | 48,6 | 42,9 | 53,8 | 51,9 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,9 | 44,6 | 37,0 | 49,4 | 47,3 | - | - | 47,2 | 41,4 | 50,4 | 48,0 | - | - | | |
| 5;E | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,6 | 47,9 | 45,7 | 38,1 | 50,4 | 48,3 | - | - | 48,6 | 42,8 | 51,6 | 49,1 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,3 | 49,5 | 47,1 | 39,5 | 52,0 | 49,9 | - | - | 50,1 | 44,3 | 53,2 | 50,6 | - | - | | |
| 5;F | | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,4 | 43,7 | 36,1 | 48,4 | 45,9 | - | - | 48,6 | 42,9 | 50,7 | 47,3 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,3 | 44,7 | 37,1 | 49,4 | 46,8 | - | - | 49,7 | 44,0 | 51,8 | 48,3 | - | - | | |
| 5;E | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,0 | 45,7 | 38,1 | 50,9 | 48,4 | - | - | 50,7 | 45,0 | 53,1 | 49,8 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 44,2 | 43,2 | 42,6 | 35,0 | 46,5 | 43,8 | - | - | 45,6 | 39,9 | 48,0 | 44,9 | - | - | | |
| 5;F | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,1 | 44,0 | 43,8 | 36,2 | 47,5 | 44,7 | - | - | 46,7 | 41,0 | 49,0 | 45,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,8 | 45,1 | 37,5 | 49,0 | 46,4 | - | - | 47,8 | 42,1 | 50,3 | 47,3 | - | - | | |
| 5;F | | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,4 | 42,0 | 34,4 | 47,9 | 45,7 | - | - | 44,8 | 39,2 | 48,8 | 46,3 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,3 | 43,3 | 35,7 | 49,0 | 46,7 | - | - | 46,1 | 40,5 | 49,9 | 47,3 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|---------------------------------------|--------|------------------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|----------|----------|------|----------|----------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 5;F | Friedenstraße 5 / Hämmerlingstraße 89 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,0 | 44,6 | 37,0 | 50,6 | 48,3 | - | - | 47,3 | 41,6 | 51,5 | 48,9 | - | - | | |
| 6;A | Friedenstraße 7 | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,2 | 46,6 | 39,0 | 52,9 | 51,5 | - | - | 47,9 | 42,1 | 53,3 | 51,7 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 52,9 | 48,2 | 40,6 | 54,8 | 53,1 | - | - | 49,1 | 43,2 | 55,0 | 53,3 | - | - | | |
| 6;B | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,1 | 48,5 | 40,9 | 56,7 | 55,3 | - | - | 49,6 | 43,7 | 56,9 | 55,4 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 49,6 | 48,7 | 42,9 | 35,3 | 50,4 | 48,9 | - | - | 45,2 | 39,4 | 50,9 | 49,2 | - | - | | |
| 6;C | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,4 | 45,8 | 38,2 | 52,5 | 50,7 | - | - | 47,5 | 41,7 | 52,9 | 50,9 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 53,6 | 52,5 | 47,5 | 39,9 | 54,6 | 52,7 | - | - | 49,2 | 43,4 | 54,9 | 53,0 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,5 | 41,2 | 33,6 | 46,9 | 44,8 | - | - | 44,5 | 38,8 | 48,0 | 45,5 | - | - | | |
| 6;C | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,7 | 43,0 | 35,5 | 48,3 | 46,1 | - | - | 46,0 | 40,3 | 49,4 | 46,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,6 | 44,8 | 37,2 | 50,3 | 48,0 | - | - | 47,6 | 41,9 | 51,3 | 48,6 | - | - | | |
| | | 7;A | Friedenstraße 9 | O | EG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 48,0 | 42,6 | 35,0 | 49,5 | 48,2 | - | - | 43,9 | 38,0 | 49,8 | 48,4 | - | - |
| 7;B | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,3 | 49,8 | 43,4 | 35,8 | 51,1 | 50,0 | - | - | 44,8 | 39,0 | 51,4 | 50,1 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 52,5 | 44,6 | 37,0 | 53,8 | 52,6 | - | - | 45,8 | 40,0 | 53,9 | 52,7 | - | - | | |
| 7;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,2 | 47,2 | 39,6 | 53,1 | 51,5 | - | - | 48,8 | 43,0 | 53,6 | 51,8 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,8 | 53,1 | 47,9 | 40,3 | 54,8 | 53,3 | - | - | 49,0 | 43,2 | 55,0 | 53,5 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,4 | 55,5 | 47,8 | 40,2 | 57,0 | 55,6 | - | - | 49,5 | 43,6 | 57,2 | 55,8 | - | - | | |
| 7;C | | S | EG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,5 | 40,6 | 33,1 | 46,7 | 44,8 | - | - | 44,1 | 38,4 | 47,9 | 45,5 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,7 | 45,6 | 42,8 | 35,2 | 48,2 | 46,0 | - | - | 45,6 | 39,9 | 49,2 | 46,6 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,9 | 47,8 | 44,8 | 37,2 | 50,3 | 48,2 | - | - | 47,2 | 41,5 | 51,1 | 48,7 | - | - | | |
| 8;A | Friedenstraße 10 | N | EG | WA | 70 | 60 | 43,6 | 42,9 | 40,9 | 33,3 | 45,5 | 43,4 | - | - | 45,2 | 39,5 | 47,5 | 44,5 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,6 | 43,7 | 42,5 | 34,9 | 46,7 | 44,2 | - | - | 46,5 | 40,8 | 48,7 | 45,5 | - | - | | |
| 8;B | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,5 | 44,1 | 36,5 | 48,4 | 46,0 | - | - | 47,9 | 42,2 | 50,2 | 47,2 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 42,6 | 41,5 | 40,6 | 33,0 | 44,7 | 42,1 | - | - | 42,1 | 36,4 | 45,4 | 42,7 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,8 | 42,7 | 42,2 | 34,6 | 46,1 | 43,3 | - | - | 43,9 | 38,2 | 46,9 | 44,0 | - | - | | |
| 8;B | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,3 | 44,1 | 36,5 | 48,3 | 45,8 | - | - | 46,1 | 40,4 | 49,2 | 46,5 | - | - | | |
| | | 9;A | Friedenstraße 11 | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,7 | 51,2 | 46,6 | 39,0 | 52,9 | 51,5 | - | - | 48,0 | 42,2 | 53,2 | 51,7 | - | - |
| 9;B | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,9 | 53,3 | 47,1 | 39,5 | 54,7 | 53,5 | - | - | 48,5 | 42,6 | 55,0 | 53,7 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,9 | 56,0 | 47,3 | 39,7 | 57,4 | 56,1 | - | - | 48,9 | 43,1 | 57,5 | 56,2 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,3 | 43,1 | 35,5 | 50,8 | 49,5 | - | - | 45,3 | 39,5 | 51,3 | 49,7 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 50,9 | 43,6 | 36,0 | 52,4 | 51,0 | - | - | 45,4 | 39,6 | 52,7 | 51,2 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|------------|------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 9;B 9;C | Friedenstraße 11 | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,1 | 53,2 | 44,8 | 37,2 | 54,6 | 53,3 | - | - | 46,9 | 41,2 | 54,9 | 53,5 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 44,0 | 43,1 | 39,4 | 31,9 | 45,3 | 43,4 | - | - | 43,3 | 37,7 | 46,7 | 44,2 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,0 | 44,0 | 41,4 | 33,9 | 46,6 | 44,4 | - | - | 45,0 | 39,3 | 48,0 | 45,3 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 45,9 | 43,6 | 36,0 | 48,6 | 46,3 | - | - | 46,7 | 41,1 | 49,8 | 47,1 | - | - | | |
| 10;A | Friedenstraße 12 | O | EG | WA | 70 | 60 | 43,5 | 42,6 | 40,4 | 32,8 | 45,2 | 43,0 | - | - | 41,7 | 36,0 | 45,7 | 43,5 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,3 | 43,4 | 41,8 | 34,2 | 46,2 | 43,9 | - | - | 43,3 | 37,6 | 46,8 | 44,4 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,6 | 43,1 | 35,5 | 48,9 | 46,9 | - | - | 45,2 | 39,6 | 49,6 | 47,4 | - | - | | |
| | | 10;B | N | EG | WA | 70 | 60 | 43,6 | 42,8 | 41,5 | 33,9 | 45,7 | 43,3 | - | - | 45,3 | 39,7 | 47,5 | 44,5 | - | - | |
| 10;C | Friedenstraße 12 | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,4 | 43,5 | 43,0 | 35,4 | 46,8 | 44,1 | - | - | 46,3 | 40,7 | 48,5 | 45,3 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 46,9 | 44,5 | 36,9 | 49,5 | 47,3 | - | - | 47,5 | 41,9 | 50,7 | 48,1 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,6 | 43,5 | 42,9 | 35,3 | 46,8 | 44,1 | - | - | 44,5 | 38,9 | 47,6 | 44,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,1 | 47,1 | 44,6 | 37,0 | 49,7 | 47,5 | - | - | 46,3 | 40,6 | 50,3 | 48,0 | - | - | | |
| 11;A | Friedenstraße 13 | O | EG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 47,5 | 41,3 | 33,7 | 48,8 | 47,7 | - | - | 43,3 | 37,6 | 49,2 | 47,9 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,1 | 49,6 | 43,5 | 36,0 | 51,0 | 49,8 | - | - | 45,2 | 39,5 | 51,3 | 50,0 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,0 | 53,3 | 44,3 | 36,7 | 54,4 | 53,4 | - | - | 46,6 | 40,9 | 54,7 | 53,5 | - | - | | |
| | | 11;B | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 56,4 | 55,7 | 45,2 | 37,6 | 56,7 | 55,8 | - | - | 47,7 | 41,9 | 56,9 | 55,9 | - | - | |
| 11;C | Friedenstraße 13 | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,0 | 53,4 | 46,8 | 39,2 | 54,8 | 53,6 | - | - | 48,5 | 42,7 | 55,1 | 53,8 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 57,3 | 56,6 | 47,3 | 39,7 | 57,7 | 56,7 | - | - | 49,3 | 43,4 | 57,9 | 56,8 | - | - | | |
| | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 60,4 | 59,7 | 47,7 | 40,1 | 60,6 | 59,7 | - | - | 49,8 | 43,9 | 60,8 | 59,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,8 | 44,4 | 36,8 | 48,6 | 46,3 | - | - | 46,9 | 41,3 | 49,8 | 47,1 | - | - | | |
| 12;A | Friedenstraße 14 | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,5 | 45,8 | 38,2 | 49,2 | 46,2 | - | - | 48,2 | 42,5 | 50,4 | 47,3 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 43,5 | 42,8 | 41,4 | 33,8 | 45,6 | 43,3 | - | - | 44,6 | 39,0 | 47,1 | 44,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,5 | 43,8 | 42,7 | 35,1 | 46,7 | 44,3 | - | - | 45,8 | 40,2 | 48,2 | 45,4 | - | - | | |
| | | 12;B | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,4 | 43,3 | 35,7 | 48,8 | 46,8 | - | - | 46,4 | 40,8 | 49,9 | 47,5 | - | - | |
| 12;C | Friedenstraße 14 | W | EG | WA | 70 | 60 | 42,6 | 41,7 | 39,7 | 32,1 | 44,4 | 42,2 | - | - | 41,2 | 35,5 | 45,0 | 42,6 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,3 | 42,3 | 41,6 | 34,0 | 45,5 | 42,9 | - | - | 43,2 | 37,5 | 46,3 | 43,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 44,1 | 44,2 | 36,6 | 47,7 | 44,8 | - | - | 46,1 | 40,4 | 48,7 | 45,6 | - | - | | |
| | | S | EG | WA | 70 | 60 | 42,8 | 41,7 | 41,9 | 34,3 | 45,4 | 42,4 | - | - | 43,0 | 37,3 | 45,9 | 43,0 | - | - | | |
| 12;C | Friedenstraße 14 | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,7 | 42,6 | 43,8 | 36,2 | 46,8 | 43,5 | - | - | 44,9 | 39,2 | 47,4 | 44,2 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,5 | 43,3 | 45,1 | 37,5 | 47,8 | 44,3 | - | - | 46,4 | 40,7 | 48,6 | 45,2 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|---------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|-----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 13;A | Friedenstraße 15 | O | EG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,9 | 42,1 | 34,5 | 50,1 | 49,1 | - | - | 43,7 | 38,0 | 50,4 | 49,2 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,1 | 50,6 | 44,3 | 36,7 | 51,9 | 50,8 | - | - | 45,6 | 39,9 | 52,2 | 51,0 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,3 | 50,9 | 44,7 | 37,1 | 52,2 | 51,1 | - | - | 46,8 | 41,0 | 52,6 | 51,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 52,6 | 45,9 | 38,3 | 53,9 | 52,8 | - | - | 48,0 | 42,2 | 54,3 | 53,0 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,5 | 41,3 | 33,7 | 48,8 | 47,7 | - | - | 43,4 | 37,7 | 49,3 | 47,9 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,8 | 42,8 | 35,2 | 50,3 | 49,0 | - | - | 45,0 | 39,3 | 50,7 | 49,3 | - | - | | |
| 13;D | | S | EG | WA | 70 | 60 | 44,8 | 44,1 | 42,3 | 34,7 | 46,7 | 44,6 | - | - | 44,6 | 38,9 | 47,7 | 45,2 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 44,5 | 44,0 | 36,4 | 47,7 | 45,1 | - | - | 46,2 | 40,5 | 48,7 | 46,0 | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14;A | Friedenstraße 16 | O | EG | WA | 70 | 60 | 44,6 | 43,9 | 41,0 | 33,4 | 46,2 | 44,3 | - | - | 43,0 | 37,3 | 46,9 | 44,8 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 45,0 | 42,7 | 35,1 | 47,5 | 45,4 | - | - | 44,7 | 39,1 | 48,2 | 46,0 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,1 | 43,9 | 36,3 | 48,7 | 46,5 | - | - | 46,0 | 40,3 | 49,5 | 47,1 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 44,8 | 44,2 | 42,4 | 34,8 | 46,8 | 44,7 | - | - | 44,5 | 38,8 | 47,7 | 45,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,5 | 43,6 | 36,0 | 48,1 | 46,0 | - | - | 45,5 | 39,9 | 48,9 | 46,6 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,3 | 44,4 | 36,8 | 49,6 | 47,7 | - | - | 46,5 | 40,9 | 50,3 | 48,2 | - | - | | |
| 14;C | | S | EG | WA | 70 | 60 | 43,3 | 42,3 | 42,3 | 34,7 | 45,8 | 43,0 | - | - | 43,7 | 38,0 | 46,5 | 43,7 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,1 | 43,1 | 44,2 | 36,6 | 47,2 | 44,0 | - | - | 45,5 | 39,8 | 47,9 | 44,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 44,5 | 45,5 | 37,9 | 48,4 | 45,4 | - | - | 46,9 | 41,2 | 49,2 | 46,2 | - | - | | |
| 15;A | Friedenstraße 16 HH | N | EG | WA | 70 | 60 | 42,7 | 41,7 | 40,8 | 33,2 | 44,9 | 42,3 | - | - | 42,2 | 36,5 | 45,5 | 42,8 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,1 | 42,1 | 45,3 | 37,7 | 47,3 | 43,4 | - | - | 46,7 | 41,1 | 48,3 | 44,6 | - | - | | |
| 16;A | Friedenstraße 17 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,8 | 50,6 | 43,5 | 35,9 | 51,5 | 50,7 | - | - | 45,4 | 39,6 | 51,9 | 50,9 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 52,4 | 46,0 | 38,4 | 53,5 | 52,6 | - | - | 47,4 | 41,7 | 53,7 | 52,8 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,5 | 48,2 | 40,6 | 56,7 | 55,6 | - | - | 49,4 | 43,6 | 56,9 | 55,8 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,3 | 60,8 | 48,8 | 41,2 | 61,5 | 60,8 | - | 0,8 | 50,4 | 44,6 | 61,6 | 60,9 | - | 0,9 | | 0,1 |
| | | NO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 65,0 | 49,5 | 42,0 | 65,9 | 65,0 | - | 5,0 | 51,5 | 45,8 | 66,0 | 65,1 | - | 5,1 | | 0,1 |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 49,5 | 49,0 | 44,2 | 36,6 | 50,6 | 49,2 | - | - | 46,2 | 40,4 | 51,2 | 49,6 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,1 | 50,6 | 45,2 | 37,6 | 52,1 | 50,8 | - | - | 46,9 | 41,1 | 52,5 | 51,1 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 53,5 | 52,9 | 47,4 | 39,8 | 54,5 | 53,1 | - | - | 49,2 | 43,4 | 54,9 | 53,4 | - | - | | |
| | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 57,2 | 56,6 | 47,2 | 39,6 | 57,6 | 56,7 | - | - | 49,3 | 43,6 | 57,9 | 56,8 | - | - | | |
| | | NW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 61,5 | 60,8 | 46,9 | 39,3 | 61,6 | 60,8 | - | 0,8 | 49,3 | 43,6 | 61,8 | 60,9 | - | 0,9 | | 0,1 |
| 16;C | | SW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,3 | 45,2 | 37,6 | 48,7 | 46,0 | - | - | 47,8 | 42,2 | 50,1 | 47,0 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 17;A | Friedenstraße 18 | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,4 | 46,8 | 39,3 | 50,2 | 47,2 | - | - | 48,5 | 42,7 | 51,1 | 47,9 | - | - | | |
| 17;B | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 44,5 | 43,6 | 43,3 | 35,7 | 47,0 | 44,3 | - | - | 44,6 | 38,9 | 47,6 | 44,9 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,4 | 44,5 | 45,1 | 37,5 | 48,3 | 45,3 | - | - | 46,4 | 40,6 | 48,9 | 46,0 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,8 | 46,8 | 39,2 | 49,8 | 46,7 | - | - | 48,0 | 42,3 | 50,5 | 47,4 | - | - | | |
| 17;C | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,7 | 47,6 | 48,0 | 40,4 | 51,4 | 48,4 | - | - | 49,1 | 43,4 | 51,9 | 49,0 | - | - | | |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 44,9 | 44,0 | 42,4 | 34,8 | 46,8 | 44,5 | - | - | 43,5 | 37,8 | 47,3 | 44,9 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,7 | 44,2 | 36,6 | 48,0 | 45,3 | - | - | 45,2 | 39,5 | 48,5 | 45,8 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,1 | 45,7 | 38,1 | 49,4 | 46,7 | - | - | 46,9 | 41,2 | 49,9 | 47,3 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,8 | 46,9 | 39,3 | 51,0 | 48,4 | - | - | 48,2 | 42,4 | 51,5 | 48,9 | - | - | | |
| 17;D | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,8 | 46,2 | 38,6 | 50,0 | 47,4 | - | - | 48,0 | 42,3 | 50,8 | 48,1 | - | - | | |
| 17;E | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 41,8 | 40,8 | 41,6 | 34,0 | 44,7 | 41,6 | - | - | 43,8 | 38,1 | 45,9 | 42,7 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 41,8 | 40,8 | 43,1 | 35,5 | 45,5 | 41,9 | - | - | 45,4 | 39,7 | 47,0 | 43,3 | - | - | | |
| | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 42,0 | 41,0 | 44,1 | 36,5 | 46,2 | 42,3 | - | - | 46,4 | 40,7 | 47,7 | 43,9 | - | - | | | |
| | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 42,7 | 41,6 | 46,2 | 38,6 | 47,8 | 43,4 | - | - | 48,1 | 42,5 | 49,2 | 45,1 | - | - | | | |
| 18;A | Friedenstraße 19 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,7 | 50,6 | 43,1 | 35,5 | 51,4 | 50,7 | - | - | 44,5 | 38,7 | 51,6 | 50,9 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 52,3 | 46,0 | 38,4 | 53,5 | 52,5 | - | - | 47,4 | 41,6 | 53,7 | 52,7 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,6 | 48,6 | 41,0 | 56,7 | 55,7 | - | - | 49,6 | 43,8 | 56,9 | 55,9 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,3 | 60,8 | 49,2 | 41,6 | 61,6 | 60,9 | - | 0,9 | 50,7 | 44,9 | 61,7 | 60,9 | - | 0,9 | | |
| | | NO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 65,1 | 49,9 | 42,3 | 65,9 | 65,1 | - | 5,1 | 51,8 | 46,1 | 66,0 | 65,2 | - | 5,2 | 0,1 | |
| 18;B | SW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 44,5 | 45,1 | 37,5 | 48,2 | 45,3 | - | - | 47,3 | 41,6 | 49,4 | 46,3 | - | - | | | |
| 19;A | Friedenstraße 20 | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,1 | 47,1 | 39,5 | 49,7 | 46,2 | - | - | 48,1 | 42,4 | 50,3 | 47,0 | - | - | | |
| 19;B | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 42,4 | 41,4 | 42,8 | 35,2 | 45,6 | 42,3 | - | - | 43,9 | 38,2 | 46,2 | 43,1 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,3 | 42,2 | 44,1 | 36,5 | 46,7 | 43,2 | - | - | 45,1 | 39,5 | 47,3 | 44,1 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,9 | 43,8 | 44,4 | 36,8 | 47,7 | 44,6 | - | - | 45,6 | 39,9 | 48,3 | 45,3 | - | - | | |
| | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,3 | 45,1 | 37,5 | 49,3 | 46,8 | - | - | 46,9 | 41,2 | 50,1 | 47,5 | - | - | | |
| 20;A | Friedenstraße 21 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,6 | 50,5 | 42,5 | 34,9 | 51,2 | 50,6 | - | - | 44,1 | 38,4 | 51,5 | 50,8 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,4 | 52,2 | 45,5 | 37,9 | 53,2 | 52,4 | - | - | 47,2 | 41,4 | 53,5 | 52,5 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,5 | 48,9 | 41,4 | 56,8 | 55,7 | - | - | 49,9 | 44,1 | 57,0 | 55,8 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 60,8 | 49,6 | 42,0 | 61,7 | 60,9 | - | 0,9 | 51,0 | 45,3 | 61,8 | 60,9 | - | 0,9 | | |
| | | NO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 65,1 | 50,2 | 42,6 | 65,9 | 65,1 | - | 5,1 | 52,2 | 46,5 | 66,0 | 65,2 | - | 5,2 | 0,1 | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 20;B | Friedenstraße 21 | SW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 45,9 | 45,1 | 45,0 | 37,4 | 48,5 | 45,8 | - | - | 46,9 | 41,2 | 49,4 | 46,6 | - | - | | |
| 21;A | Friedenstraße 22 | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,8 | 48,9 | 47,5 | 39,9 | 51,8 | 49,4 | - | - | 48,5 | 42,7 | 52,2 | 49,8 | - | - | | |
| 21;B | | N | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,6 | 42,6 | 35,0 | 47,8 | 46,0 | - | - | 44,8 | 39,1 | 48,6 | 46,5 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,5 | 46,9 | 44,9 | 37,3 | 49,4 | 47,4 | - | - | 46,7 | 41,0 | 50,1 | 47,9 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,3 | 47,1 | 39,5 | 51,2 | 48,8 | - | - | 48,5 | 42,7 | 51,8 | 49,4 | - | - | | |
| | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,6 | 49,8 | 48,8 | 41,2 | 52,8 | 50,4 | - | - | 50,1 | 44,3 | 53,4 | 50,9 | - | - | | |
| 21;C | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 43,4 | 42,4 | 42,1 | 34,5 | 45,8 | 43,1 | - | - | 43,4 | 37,7 | 46,4 | 43,7 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,7 | 43,4 | 43,2 | 35,6 | 47,0 | 44,1 | - | - | 44,8 | 39,1 | 47,8 | 44,8 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,0 | 44,8 | 37,2 | 48,6 | 45,7 | - | - | 46,5 | 40,8 | 49,4 | 46,4 | - | - | | |
| | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,3 | 46,0 | 38,4 | 49,8 | 47,0 | - | - | 48,3 | 42,6 | 50,9 | 47,8 | - | - | | | |
| 22;A | Friedenstraße 23 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,6 | 50,4 | 41,9 | 34,3 | 51,1 | 50,5 | - | - | 43,6 | 37,8 | 51,4 | 50,6 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 52,1 | 45,1 | 37,5 | 53,1 | 52,2 | - | - | 46,7 | 41,0 | 53,4 | 52,4 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,5 | 49,5 | 41,9 | 56,9 | 55,7 | - | - | 50,5 | 44,7 | 57,1 | 55,8 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 60,9 | 50,2 | 42,6 | 61,7 | 61,0 | - | 1,0 | 51,7 | 45,9 | 61,8 | 61,0 | - | 1,0 | | |
| | | NO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 65,1 | 50,9 | 43,3 | 65,9 | 65,1 | - | 5,1 | 52,8 | 47,1 | 66,0 | 65,2 | - | 5,2 | 0,1 | |
| 22;B | | SW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,6 | 45,5 | 37,9 | 49,1 | 46,3 | - | - | 46,9 | 41,3 | 49,8 | 47,0 | - | - | | |
| 23;A | Friedenstraße 24 | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,2 | 47,3 | 47,7 | 40,1 | 51,0 | 48,1 | - | - | 48,4 | 42,6 | 51,3 | 48,6 | - | - | | |
| 23;B | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 42,2 | 41,1 | 42,1 | 34,5 | 45,2 | 42,0 | - | - | 42,7 | 37,0 | 45,5 | 42,5 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 42,7 | 41,7 | 43,7 | 36,1 | 46,2 | 42,8 | - | - | 44,6 | 38,9 | 46,8 | 43,5 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 43,8 | 42,7 | 45,2 | 37,6 | 47,6 | 43,9 | - | - | 46,5 | 40,8 | 48,4 | 44,9 | - | - | | |
| | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,3 | 46,8 | 39,2 | 49,2 | 45,5 | - | - | 48,6 | 42,9 | 50,3 | 46,7 | - | - | | | |
| 24;A | Friedenstraße 25 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 47,7 | 44,0 | 36,4 | 49,4 | 48,0 | - | - | 43,9 | 38,2 | 49,4 | 48,2 | - | - | | |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 48,9 | 46,0 | 38,4 | 50,9 | 49,3 | - | - | 46,5 | 40,7 | 51,1 | 49,5 | - | - | | |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,1 | 51,6 | 48,3 | 40,7 | 53,6 | 51,9 | - | - | 49,1 | 43,3 | 53,9 | 52,2 | - | - | | |
| | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 56,8 | 56,1 | 49,8 | 42,2 | 57,6 | 56,3 | - | - | 50,5 | 44,7 | 57,7 | 56,4 | - | - | | |
| | | SO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 60,9 | 60,2 | 50,8 | 43,2 | 61,3 | 60,3 | - | 0,3 | 51,7 | 45,9 | 61,4 | 60,4 | - | 0,4 | 0,1 | |
| 24;B | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,5 | 50,4 | 42,5 | 34,9 | 51,1 | 50,5 | - | - | 43,4 | 37,6 | 51,3 | 50,6 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,1 | 52,0 | 45,0 | 37,4 | 52,9 | 52,1 | - | - | 46,2 | 40,5 | 53,1 | 52,3 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,8 | 55,3 | 49,5 | 41,9 | 56,7 | 55,5 | - | - | 50,5 | 44,7 | 56,9 | 55,7 | - | - | | |
| | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,3 | 60,7 | 50,6 | 43,1 | 61,7 | 60,8 | - | 0,8 | 51,9 | 46,1 | 61,8 | 60,8 | - | 0,8 | | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|----------------------------|--------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24;B | Friedenstraße 25 | NO | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 65,1 | 51,3 | 43,7 | 66,0 | 65,1 | - | 5,1 | 53,0 | 47,2 | 66,0 | 65,2 | - | 5,2 | 0,1 | |
| 24;C | | SW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,8 | 46,3 | 38,7 | 49,0 | 45,8 | - | - | 47,8 | 42,2 | 49,9 | 46,7 | - | - | | |
| 25;A | Hämmerlingstraße 87 | S | EG | WA | 70 | 60 | 47,2 | 46,3 | 44,6 | 37,0 | 49,1 | 46,8 | - | - | 46,4 | 40,6 | 49,8 | 47,3 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,1 | 45,6 | 38,0 | 50,0 | 47,6 | - | - | 47,7 | 42,0 | 50,9 | 48,3 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,3 | 48,4 | 47,0 | 39,4 | 51,3 | 48,9 | - | - | 49,4 | 43,6 | 52,4 | 49,6 | - | - | | |
| 25;B | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,6 | 51,0 | 46,1 | 38,5 | 52,7 | 51,2 | - | - | 47,5 | 41,7 | 53,0 | 51,5 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,9 | 52,1 | 46,8 | 39,2 | 53,9 | 52,3 | - | - | 48,7 | 43,0 | 54,3 | 52,6 | - | - | | |
| 25;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 51,2 | 50,5 | 48,8 | 41,2 | 53,2 | 51,0 | - | - | 49,5 | 43,6 | 53,4 | 51,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,7 | 51,9 | 52,2 | 44,6 | 55,5 | 52,6 | - | - | 52,6 | 46,7 | 55,7 | 53,0 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,4 | 53,4 | 53,0 | 45,4 | 56,8 | 54,0 | - | - | 53,4 | 47,4 | 56,9 | 54,4 | - | - | | |
| 25;D | | W | EG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 47,9 | 50,4 | 42,8 | 52,8 | 49,1 | - | - | 51,5 | 45,7 | 53,4 | 49,9 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,9 | 48,7 | 51,6 | 44,0 | 53,8 | 50,0 | - | - | 52,9 | 47,0 | 54,7 | 50,9 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,1 | 52,5 | 44,9 | 55,0 | 51,2 | - | - | 53,7 | 47,8 | 55,7 | 52,1 | - | - | | |
| 25a | Hämmerlingstraße 87 AWB(T) | | (7,0 m) | W A | 70 | - | 55,0 | - | 51,9 | 44,3 | 56,7 | - | - | - | 52,4 | 46,5 | 56,9 | - | - | - | | |
| 25b | Hämmerlingstraße 87 AWB(F) | | (2,0 m) | W A | 70 | - | 51,8 | - | 49,0 | 41,4 | 53,6 | - | - | - | 50,4 | 44,6 | 54,2 | - | - | - | | |
| 26;A | Hämmerlingstraße 91 | O | EG | WA | 70 | 60 | 43,2 | 42,1 | 39,4 | 31,8 | 44,7 | 42,5 | - | - | 41,2 | 35,6 | 45,3 | 43,0 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,6 | 42,5 | 39,9 | 32,3 | 45,1 | 42,9 | - | - | 42,3 | 36,7 | 46,0 | 43,5 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,8 | 43,6 | 41,9 | 34,3 | 46,6 | 44,1 | - | - | 44,8 | 39,1 | 47,8 | 44,9 | - | - | | |
| 26;B | | S | EG | WA | 70 | 60 | 42,7 | 41,6 | 40,0 | 32,4 | 44,6 | 42,1 | - | - | 41,6 | 35,9 | 45,2 | 42,6 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,6 | 42,5 | 40,4 | 32,8 | 45,3 | 42,9 | - | - | 42,6 | 36,9 | 46,1 | 43,6 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,6 | 42,4 | 34,8 | 47,2 | 45,0 | - | - | 44,9 | 39,2 | 48,2 | 45,7 | - | - | | |
| 26;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 46,9 | 40,2 | 32,6 | 48,7 | 47,1 | - | - | 45,7 | 40,1 | 50,0 | 47,7 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,7 | 47,7 | 41,6 | 34,0 | 49,5 | 47,9 | - | - | 46,7 | 41,1 | 50,8 | 48,6 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,1 | 49,0 | 43,5 | 35,9 | 51,0 | 49,2 | - | - | 48,2 | 42,5 | 52,3 | 49,9 | - | - | | |
| 26;D | | W | EG | WA | 70 | 60 | 47,2 | 46,2 | 42,9 | 35,3 | 48,6 | 46,5 | - | - | 48,1 | 42,4 | 50,7 | 47,7 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 46,8 | 43,9 | 36,3 | 49,4 | 47,2 | - | - | 49,1 | 43,4 | 51,6 | 48,4 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,6 | 45,4 | 37,8 | 50,4 | 48,0 | - | - | 50,3 | 44,7 | 52,6 | 49,4 | - | - | | |
| 26;E | | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,7 | 43,7 | 36,1 | 48,5 | 46,2 | - | - | 46,6 | 40,8 | 49,7 | 46,9 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 46,8 | 44,7 | 37,1 | 49,6 | 47,2 | - | - | 47,7 | 41,9 | 50,8 | 48,0 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,3 | 48,3 | 45,5 | 37,9 | 50,8 | 48,7 | - | - | 48,8 | 43,1 | 52,1 | 49,4 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|---|--------|---------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 28;A | Hämmerlingstraße 88 (Nachwuchsleistungszent | S | EG | M-T | 70 | - | 48,2 | - | 43,6 | 36,0 | 49,5 | - | - | - | 46,2 | 40,5 | 50,3 | - | - | - | | |
| | | S | 1.OG | M-T | 70 | - | 48,9 | - | 44,5 | 36,9 | 50,2 | - | - | - | 49,1 | 43,4 | 52,0 | - | - | - | | |
| | | S | 2.OG | M-T | 70 | - | 49,8 | - | 45,7 | 38,1 | 51,2 | - | - | - | 50,2 | 44,6 | 53,0 | - | - | - | | |
| 28;B | | O | EG | M-T | 70 | - | 50,9 | - | 55,6 | 48,0 | 56,9 | - | - | - | 54,0 | 47,8 | 55,7 | - | - | - | | |
| | | O | 1.OG | M-T | 70 | - | 52,9 | - | 56,2 | 48,7 | 57,9 | - | - | - | 54,8 | 48,6 | 57,0 | - | - | - | | |
| 28;C | | O | 2.OG | M-T | 70 | - | 55,9 | - | 56,3 | 48,7 | 59,1 | - | - | - | 55,0 | 48,8 | 58,5 | - | - | - | | |
| | | O | EG | M-T | 70 | - | 50,9 | - | 61,2 | 53,6 | 61,6 | - | - | - | 59,4 | 53,1 | 60,0 | - | - | - | | |
| 28;D | | O | 1.OG | M-T | 70 | - | 52,9 | - | 61,1 | 53,5 | 61,7 | - | - | - | 59,3 | 53,0 | 60,2 | - | - | - | | |
| | | O | 2.OG | M-T | 70 | - | 55,9 | - | 60,6 | 53,0 | 61,9 | - | - | - | 59,1 | 52,9 | 60,8 | - | - | - | | |
| | | N | EG | M-T | 70 | - | 54,0 | - | 61,5 | 53,9 | 62,2 | - | - | - | 61,1 | 55,0 | 61,9 | - | - | - | | |
| 28;D | | N | 1.OG | M-T | 70 | - | 55,9 | - | 61,9 | 54,3 | 62,9 | - | - | - | 61,6 | 55,5 | 62,6 | - | - | - | | |
| | | N | 2.OG | M-T | 70 | - | 59,8 | - | 61,6 | 54,0 | 63,8 | - | - | - | 61,9 | 55,9 | 64,0 | - | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 32;A | Schubertstraße 31 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 52,0 | 51,2 | 47,3 | 39,7 | 53,3 | 51,5 | - | - | 50,5 | 44,7 | 54,3 | 52,1 | - | - | | |
| 32;B | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,6 | 52,9 | 49,0 | 41,4 | 54,9 | 53,2 | - | - | 52,3 | 46,4 | 56,0 | 53,8 | - | - | | |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 49,1 | 48,2 | 47,8 | 40,2 | 51,5 | 48,8 | - | - | 49,5 | 43,6 | 52,3 | 49,5 | - | - | | |
| 32;C | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,8 | 50,2 | 48,8 | 41,2 | 52,9 | 50,7 | - | - | 50,6 | 44,7 | 53,7 | 51,3 | - | - | | |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,0 | 43,7 | 36,1 | 52,4 | 51,1 | - | - | 47,1 | 41,4 | 53,1 | 51,5 | - | - | | |
| 32;D | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,1 | 43,8 | 36,2 | 54,1 | 53,2 | - | - | 47,0 | 41,3 | 54,5 | 53,4 | - | - | | |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 53,9 | 53,1 | 41,7 | 34,1 | 54,2 | 53,2 | - | - | 45,5 | 39,9 | 54,5 | 53,3 | - | - | | |
| 32a | Schubertstraße 31 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 55,7 | - | 46,8 | 39,2 | 56,2 | - | - | - | 50,3 | 44,6 | 56,8 | - | - | - | | |
| 33;A | Schubertstraße 33 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 51,7 | 50,7 | 50,1 | 42,5 | 54,0 | 51,3 | - | - | 53,4 | 47,6 | 55,6 | 52,4 | - | - | | |
| 33;B | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,0 | 50,9 | 43,4 | 55,5 | 53,5 | - | - | 54,4 | 48,6 | 57,1 | 54,3 | - | - | | |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,1 | 47,9 | 40,3 | 52,1 | 49,6 | - | - | 51,5 | 45,7 | 53,8 | 50,7 | - | - | | |
| 33;C | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,1 | 49,3 | 41,7 | 53,7 | 51,6 | - | - | 52,6 | 46,8 | 55,2 | 52,5 | - | - | | |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,3 | 44,7 | 37,1 | 52,9 | 51,5 | - | - | 46,4 | 40,6 | 53,2 | 51,7 | - | - | | |
| 33;D | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,0 | 46,1 | 38,5 | 54,4 | 53,2 | - | - | 48,2 | 42,4 | 54,8 | 53,4 | - | - | | |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 53,8 | 52,9 | 45,5 | 37,9 | 54,4 | 53,0 | - | - | 49,0 | 43,2 | 55,0 | 53,3 | - | - | | |
| 33a | Schubertstraße 33 AWB(T) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 55,3 | 54,6 | 46,8 | 39,2 | 55,9 | 54,7 | - | - | 50,9 | 45,2 | 56,6 | 55,1 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Ober. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Ober. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|---------------------------|----------------------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 34;A | Schubertstraße 33A | SO | EG | WA | 70 | 60 | 51,7 | 50,5 | 52,2 | 44,6 | 55,0 | 51,5 | - | - | 55,4 | 49,6 | 56,9 | 53,1 | - | - | | |
| 34;B | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 52,3 | 53,4 | 45,8 | 56,3 | 53,2 | - | - | 56,6 | 50,7 | 58,2 | 54,6 | - | - | | |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,3 | 51,1 | 43,5 | 53,3 | 49,5 | - | - | 53,5 | 47,6 | 54,9 | 51,0 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,9 | 50,0 | 52,2 | 44,6 | 54,6 | 51,1 | - | - | 54,3 | 48,4 | 55,9 | 52,3 | - | - | | |
| 34;C | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,3 | 42,6 | 35,0 | 52,7 | 51,4 | - | - | 45,4 | 39,7 | 53,0 | 51,6 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,0 | 44,7 | 37,1 | 54,2 | 53,1 | - | - | 47,6 | 41,8 | 54,7 | 53,3 | - | - | | |
| 34;D | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 53,8 | 52,9 | 45,6 | 38,0 | 54,4 | 53,0 | - | - | 51,2 | 45,5 | 55,7 | 53,6 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 55,3 | 54,6 | 47,5 | 39,9 | 56,0 | 54,7 | - | - | 52,8 | 47,2 | 57,2 | 55,3 | - | - | | |
| 34a | Schubertstraße 33A AWB(F) | | (2,0 m) | W A | 70 | - | 52,0 | - | 52,9 | 45,3 | 55,5 | - | - | - | - | 56,3 | 50,5 | 57,7 | - | - | | |
| 37;A | Hämmerlingstraße 58 | S | EG | WA | 70 | 60 | 48,9 | 48,1 | 55,0 | 47,4 | 56,0 | 50,8 | - | - | 55,2 | 49,0 | 56,1 | 51,6 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,1 | 50,5 | 56,0 | 48,4 | 57,2 | 52,6 | - | - | 56,6 | 50,5 | 57,7 | 53,5 | - | - | | |
| 37;B | | O | EG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,0 | 60,1 | 52,5 | 60,3 | 53,4 | - | - | 60,1 | 53,9 | 60,3 | 54,6 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,8 | 47,0 | 60,2 | 52,6 | 60,4 | 53,7 | - | - | 60,3 | 54,0 | 60,5 | 54,8 | - | - | | |
| 37;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 49,1 | 48,4 | 54,8 | 47,2 | 55,8 | 50,9 | - | - | 54,8 | 48,5 | 55,8 | 51,5 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,9 | 50,3 | 55,3 | 47,7 | 56,6 | 52,2 | - | - | 55,4 | 49,2 | 56,7 | 52,8 | - | - | | |
| 37;D | | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,2 | 50,6 | 43,7 | 36,1 | 51,9 | 50,8 | - | - | 47,3 | 41,5 | 52,7 | 51,1 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,4 | 52,9 | 45,5 | 37,9 | 54,1 | 53,0 | - | - | 49,1 | 43,3 | 54,8 | 53,4 | - | - | | |
| 38;A | Hämmerlingstraße 59 | SW | EG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 47,0 | 59,5 | 51,9 | 59,8 | 53,1 | - | - | 59,6 | 53,4 | 59,9 | 54,3 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,1 | 48,5 | 59,8 | 52,2 | 60,2 | 53,7 | - | - | 60,0 | 53,7 | 60,3 | 54,8 | - | - | | |
| 39;A | Hämmerlingstraße 59A | NO | EG | WA | 70 | 60 | 44,3 | 43,1 | 46,3 | 38,7 | 48,4 | 44,4 | - | - | 47,0 | 41,1 | 48,9 | 45,2 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,5 | 43,3 | 46,9 | 39,3 | 48,9 | 44,8 | - | - | 47,5 | 41,5 | 49,3 | 45,5 | - | - | | |
| 39;B | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,7 | 59,1 | 51,5 | 59,4 | 52,7 | - | - | 59,3 | 53,0 | 59,6 | 53,9 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 48,6 | 59,6 | 52,0 | 60,0 | 53,6 | - | - | 59,7 | 53,5 | 60,1 | 54,7 | - | - | | |
| 40;A | Hämmerlingstraße 59B | SO | EG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 44,2 | 53,2 | 45,7 | 53,8 | 48,0 | - | - | 53,4 | 47,2 | 54,0 | 49,0 | - | - | | |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,6 | 54,7 | 47,1 | 55,3 | 49,4 | - | - | 54,9 | 48,6 | 55,5 | 50,4 | - | - | | |
| 40;B | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 43,7 | 42,6 | 45,5 | 37,9 | 47,7 | 43,9 | - | - | 46,3 | 40,4 | 48,2 | 44,6 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,9 | 42,8 | 46,0 | 38,4 | 48,1 | 44,1 | - | - | 47,0 | 41,0 | 48,7 | 45,0 | - | - | | |
| 40;C | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 47,5 | 46,8 | 58,8 | 51,2 | 59,1 | 52,5 | - | - | 58,9 | 52,7 | 59,2 | 53,7 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,4 | 59,4 | 51,8 | 59,8 | 53,4 | - | - | 59,5 | 53,3 | 59,9 | 54,5 | - | - | | |
| 49;A | | Hämmerlingstraße 59T | S | EG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,5 | 47,2 | 39,6 | 49,4 | 45,7 | - | - | 49,4 | 43,8 | 50,9 | 47,2 | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|-----------------------------|--------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 49;A | Hämmerlingstraße 59T | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,2 | 47,6 | 40,0 | 49,9 | 46,3 | - | - | 50,0 | 44,4 | 51,5 | 47,8 | - | - | | |
| 49;B | | O | EG | WA | 70 | 60 | 44,3 | 43,4 | 46,7 | 39,1 | 48,7 | 44,8 | - | - | 48,2 | 42,6 | 49,7 | 46,0 | - | - | | |
| 49;C | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,9 | 44,0 | 47,1 | 39,5 | 49,1 | 45,3 | - | - | 48,8 | 43,1 | 50,3 | 46,6 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 44,5 | 43,4 | 44,3 | 36,7 | 47,4 | 44,2 | - | - | 47,3 | 41,6 | 49,1 | 45,6 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 43,2 | 45,1 | 37,5 | 48,2 | 44,2 | - | - | 48,2 | 42,5 | 50,0 | 45,9 | - | - | | |
| 50/1;A | Hämmerlingstraße 60 Erker | S | EG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,4 | 60,6 | 53,0 | 60,8 | 53,9 | - | - | 61,0 | 54,7 | 61,2 | 55,3 | - | - | | |
| 50/1;B | | O | EG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,2 | 60,8 | 53,2 | 61,0 | 54,0 | - | - | 61,0 | 54,7 | 61,2 | 55,3 | - | - | | |
| 50/1;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,8 | 59,6 | 52,0 | 59,8 | 52,8 | - | - | 59,4 | 53,1 | 59,6 | 53,7 | - | - | | |
| 50;A | Hämmerlingstraße 60 | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,2 | 60,3 | 52,7 | 60,5 | 53,6 | - | - | 60,6 | 54,3 | 60,8 | 54,9 | - | - | | |
| 50;B | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,4 | 47,8 | 60,2 | 52,6 | 60,5 | 53,8 | - | - | 60,5 | 54,3 | 60,8 | 55,2 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 47,7 | 55,1 | 47,5 | 56,0 | 50,6 | - | - | 55,2 | 49,0 | 56,0 | 51,4 | - | - | | |
| 50;C | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,9 | 50,3 | 55,6 | 48,0 | 56,9 | 52,3 | - | - | 55,8 | 49,5 | 57,0 | 52,9 | - | - | | |
| | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,4 | 49,8 | 55,7 | 48,1 | 56,8 | 52,0 | - | - | 55,8 | 49,6 | 56,9 | 52,7 | - | - | | | |
| | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,1 | 42,9 | 35,3 | 52,3 | 51,2 | - | - | 47,7 | 42,0 | 53,2 | 51,6 | - | - | | | |
| | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,2 | 53,7 | 44,2 | 36,6 | 54,6 | 53,8 | - | - | 49,2 | 43,6 | 55,4 | 54,1 | - | - | | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,7 | 54,2 | 45,6 | 38,0 | 55,2 | 54,3 | - | - | 50,3 | 44,6 | 56,0 | 54,7 | - | - | | |
| 50a | Hämmerlingstraße 60 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 51,8 | - | 48,6 | 41,0 | 53,5 | - | - | - | 51,6 | 45,8 | 54,7 | - | - | - | - | |
| 50b | Hämmerlingstraße 60 AWB(B) | | (6,0 m) | W_A | 70 | - | 48,7 | - | 63,0 | 55,4 | 63,2 | - | - | - | 63,2 | 57,0 | 63,4 | - | - | - | - | |
| 51;A | Hämmerlingstraße 61 | O | EG | WA | 70 | 60 | 44,2 | 43,1 | 44,4 | 36,8 | 47,3 | 44,0 | - | - | 45,7 | 39,8 | 48,0 | 44,8 | - | - | | |
| 51;B | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,4 | 43,4 | 44,6 | 37,0 | 47,5 | 44,3 | - | - | 45,7 | 39,8 | 48,1 | 45,0 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,8 | 43,7 | 44,5 | 36,9 | 47,7 | 44,5 | - | - | 45,5 | 39,5 | 48,2 | 45,1 | - | - | | |
| 51;C | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 44,9 | 44,0 | 54,9 | 47,3 | 55,3 | 49,0 | - | - | 54,8 | 48,5 | 55,2 | 49,8 | - | - | | |
| | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,0 | 46,3 | 55,7 | 48,1 | 56,2 | 50,3 | - | - | 55,5 | 49,2 | 56,1 | 51,0 | - | - | | | |
| | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,5 | 55,9 | 48,3 | 56,7 | 51,4 | - | - | 55,7 | 49,4 | 56,5 | 52,0 | - | - | | | |
| | W | EG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 48,3 | 60,0 | 52,4 | 60,3 | 53,8 | - | - | 60,2 | 53,9 | 60,5 | 55,0 | - | - | | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,3 | 49,5 | 60,2 | 52,6 | 60,6 | 54,3 | - | - | 60,4 | 54,2 | 60,8 | 55,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,8 | 51,1 | 60,1 | 52,5 | 60,7 | 54,9 | - | - | 60,3 | 54,1 | 60,9 | 55,9 | - | - | | |
| 51a | Hämmerlingstraße 61 AWB(B)1 | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 52,6 | - | 62,9 | 55,4 | 63,3 | - | - | - | 63,1 | 56,9 | 63,5 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 54,1 | - | 62,9 | 55,3 | 63,4 | - | - | - | 63,1 | 56,8 | 63,6 | - | - | - | - | |
| 51b | Hämmerlingstraße 61 AWB(B)2 | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 52,5 | - | 62,9 | 55,3 | 63,3 | - | - | - | 63,0 | 56,8 | 63,4 | - | - | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Uber. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Uber. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|--------------------------------|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|------|----------|------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 51b | Hämmerlingstraße 61 AWB(B)2 | | (7,6 m) | W A | 70 | - | 54,2 | - | 62,8 | 55,2 | 63,4 | - | - | - | 63,0 | 56,8 | 63,5 | - | - | - | | |
| 52;A | Hämmerlingstraße 61_DG | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,5 | 43,6 | 36,0 | 47,7 | 45,1 | - | - | 46,0 | 40,3 | 48,8 | 45,9 | - | - | | |
| 52;B | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 48,7 | 53,1 | 45,5 | 54,6 | 50,4 | - | - | 53,1 | 46,8 | 54,6 | 50,9 | - | - | | |
| 52;C | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 52,8 | 52,4 | 59,3 | 51,7 | 60,2 | 55,1 | - | - | 59,6 | 53,4 | 60,4 | 55,9 | - | - | | |
| 52a | Hämmerlingstraße 61 DG AWB(B)1 | | (12,0 m) | W A | 70 | - | 54,9 | - | 61,2 | 53,6 | 62,1 | - | - | - | 61,5 | 55,2 | 62,4 | - | - | - | | |
| 52b | Hämmerlingstraße 61 DG AWB(B)2 | | (12,0 m) | W A | 70 | - | 55,3 | - | 61,2 | 53,6 | 62,2 | - | - | - | 61,6 | 55,4 | 62,5 | - | - | - | | |
| 52c | Hämmerlingstraße 61 DG AWB(B)3 | | (12,0 m) | W A | 70 | - | 52,0 | - | 56,8 | 49,2 | 58,0 | - | - | - | 56,8 | 50,5 | 58,0 | - | - | - | | |
| 56/1;A | Hämmerlingstraße 62 Erker | S | EG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,9 | 60,3 | 52,7 | 60,6 | 53,9 | - | - | 61,1 | 54,9 | 61,3 | 55,7 | - | - | | |
| 56/1;B | | O | EG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 48,0 | 61,0 | 53,5 | 61,3 | 54,6 | - | - | 61,3 | 55,1 | 61,5 | 55,9 | - | - | | |
| 56/1;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,1 | 60,1 | 52,5 | 60,3 | 53,2 | - | - | 60,0 | 53,7 | 60,2 | 54,3 | - | - | | |
| 56/2;A | Hämmerlingstraße 62 Anbau | S | EG | WA | 70 | 60 | 52,4 | 51,4 | 55,5 | 47,9 | 57,2 | 53,0 | - | - | 57,5 | 51,5 | 58,7 | 54,5 | - | - | | |
| 56/2;B | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,8 | 53,4 | 56,2 | 48,6 | 58,6 | 54,6 | - | - | 58,4 | 52,4 | 60,0 | 55,9 | - | - | | |
| | | O | EG | WA | 70 | 60 | 49,7 | 48,8 | 59,2 | 51,6 | 59,7 | 53,4 | - | - | 60,4 | 54,3 | 60,8 | 55,4 | - | - | | |
| 56/2;C | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,5 | 49,7 | 59,7 | 52,1 | 60,2 | 54,1 | - | - | 60,9 | 54,8 | 61,3 | 56,0 | - | - | | | |
| | W | EG | WA | 70 | 60 | 52,1 | 51,3 | 43,9 | 36,3 | 52,7 | 51,4 | - | - | 49,4 | 43,7 | 54,0 | 52,0 | - | - | | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,0 | 46,0 | 38,4 | 54,4 | 53,1 | - | - | 51,7 | 46,0 | 55,8 | 53,8 | - | - | | |
| 56;A | Hämmerlingstraße 62 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,0 | 55,6 | 56,6 | 49,0 | 59,3 | 56,5 | - | - | 58,7 | 52,7 | 60,6 | 57,4 | - | - | | |
| 56;B | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,5 | 48,6 | 60,5 | 52,9 | 60,8 | 54,3 | - | - | 60,9 | 54,7 | 61,2 | 55,7 | - | - | | |
| 56;C | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,8 | 50,1 | 60,4 | 52,8 | 60,9 | 54,7 | - | - | 60,9 | 54,7 | 61,3 | 56,0 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 52,5 | 51,7 | 44,3 | 36,7 | 53,1 | 51,8 | - | - | 48,4 | 42,6 | 53,9 | 52,2 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,7 | 54,1 | 45,4 | 37,8 | 55,2 | 54,2 | - | - | 50,1 | 44,4 | 56,0 | 54,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,8 | 56,4 | 46,7 | 39,1 | 57,2 | 56,5 | - | - | 51,3 | 45,6 | 57,9 | 56,7 | - | - | | |
| 56a | Hämmerlingstraße 62 AWB(F) | | (2,0 m) | W A | 70 | - | 52,2 | - | 49,7 | 42,1 | 54,1 | - | - | - | 53,8 | 48,1 | 56,1 | - | - | - | | |
| 56b | Hämmerlingstraße 62 AWB(B) | | (6,0 m) | W A | 70 | - | 50,0 | - | 63,2 | 55,6 | 63,4 | - | - | - | 63,5 | 57,3 | 63,7 | - | - | - | | |
| 57;A | Hämmerlingstraße 63 | O | 4.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,6 | 46,1 | 38,5 | 49,3 | 46,4 | - | - | 49,9 | 44,2 | 51,5 | 48,0 | - | - | | |
| 57;B | | W | EG | WA | 70 | 60 | 50,5 | 49,6 | 60,4 | 52,8 | 60,8 | 54,5 | - | - | 60,7 | 54,5 | 61,1 | 55,7 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,6 | 50,9 | 60,6 | 53,0 | 61,1 | 55,1 | - | - | 61,0 | 54,8 | 61,5 | 56,3 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,8 | 52,2 | 60,5 | 52,9 | 61,2 | 55,6 | - | - | 61,0 | 54,8 | 61,6 | 56,7 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 54,3 | 53,8 | 60,1 | 52,5 | 61,1 | 56,2 | - | - | 60,7 | 54,5 | 61,6 | 57,2 | - | - | | |
| | | W | 4.OG | WA | 70 | 60 | 56,4 | 56,1 | 59,6 | 52,0 | 61,3 | 57,5 | - | - | 60,4 | 54,3 | 61,9 | 58,3 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Uber. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Uber. SW | | Diff. NF/PF | | |
|----------|-----------------------------|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|------|----------|------|----------|----------|-------------|----|--|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| 57;C | Hämmerlingstraße 63 | W | EG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,1 | 60,2 | 52,6 | 60,6 | 54,2 | - | - | 60,6 | 54,4 | 61,0 | 55,5 | - | - | | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 51,0 | 50,3 | 60,5 | 52,9 | 61,0 | 54,8 | - | - | 61,0 | 54,8 | 61,4 | 56,1 | - | - | | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,6 | 60,3 | 52,7 | 60,9 | 55,2 | - | - | 61,0 | 54,8 | 61,5 | 56,5 | - | - | | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 53,9 | 53,3 | 59,9 | 52,3 | 60,9 | 55,8 | - | - | 60,8 | 54,6 | 61,6 | 57,0 | - | - | | | |
| 57a | Hämmerlingstraße 63 AWB(B)1 | | (4,0 m) | W_A | 70 | - | 53,7 | - | 62,5 | 54,9 | 63,0 | - | - | - | 63,3 | 57,2 | 63,8 | - | - | - | - | | |
| | | | (6,8 m) | W_A | 70 | - | 54,1 | - | 62,4 | 54,8 | 63,0 | - | - | - | 63,5 | 57,4 | 64,0 | - | - | - | - | | |
| | | | (9,6 m) | W_A | 70 | - | 55,3 | - | 62,1 | 54,5 | 62,9 | - | - | - | 63,4 | 57,4 | 64,0 | - | - | - | - | | |
| | | | (12,4 m) | W_A | 70 | - | 56,8 | - | 61,7 | 54,1 | 62,9 | - | - | - | 63,4 | 57,3 | 64,3 | - | - | - | - | | |
| 57b | Hämmerlingstraße 63 AWB(B)2 | | (4,0 m) | W_A | 70 | - | 50,9 | - | 62,8 | 55,2 | 63,1 | - | - | - | 62,9 | 56,6 | 63,2 | - | - | - | - | | |
| | | | (6,8 m) | W_A | 70 | - | 51,7 | - | 62,8 | 55,2 | 63,1 | - | - | - | 62,9 | 56,6 | 63,2 | - | - | - | - | | |
| | | | (9,6 m) | W_A | 70 | - | 53,0 | - | 62,5 | 54,9 | 63,0 | - | - | - | 62,6 | 56,3 | 63,1 | - | - | - | - | | |
| | | | (12,4 m) | W_A | 70 | - | 55,0 | - | 61,9 | 54,3 | 62,7 | - | - | - | 62,1 | 55,9 | 62,9 | - | - | - | - | | |
| 57c | Hämmerlingstraße 63 AWB(B)3 | | (13,0 m) | W_A | 70 | - | 49,3 | - | 48,4 | 40,8 | 51,9 | - | - | - | 51,8 | 46,1 | 53,7 | - | - | - | | | |
| 57d | Hämmerlingstraße 63 AWB(B)4 | | (13,0 m) | W_A | 70 | - | 50,1 | - | 48,7 | 41,1 | 52,5 | - | - | - | 52,4 | 46,7 | 54,4 | - | - | - | | | |
| 57e | Hämmerlingstraße 63 AWB(B)5 | | (13,0 m) | W_A | 70 | - | 49,7 | - | 49,0 | 41,4 | 52,4 | - | - | - | 52,5 | 46,8 | 54,3 | - | - | - | | | |
| 59;A | Hämmerlingstraße 65 | O | EG | WA | 70 | 60 | 46,0 | 44,8 | 44,8 | 37,2 | 48,5 | 45,5 | - | - | 48,1 | 42,4 | 50,2 | 46,8 | - | - | | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,2 | 45,3 | 37,7 | 48,8 | 45,9 | - | - | 48,5 | 42,7 | 50,5 | 47,1 | - | - | | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,5 | 45,9 | 38,3 | 49,3 | 46,3 | - | - | 49,0 | 43,3 | 51,0 | 47,5 | - | - | | | |
| 59;B | Hämmerlingstraße 65 | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,6 | 59,7 | 52,1 | 60,3 | 54,4 | - | - | 60,6 | 54,5 | 61,1 | 56,0 | - | - | | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,7 | 52,1 | 59,9 | 52,3 | 60,7 | 55,2 | - | - | 61,0 | 54,9 | 61,6 | 56,7 | - | - | | | |
| 59a | Hämmerlingstraße 65 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,1 | - | 46,1 | 38,5 | 49,6 | - | - | - | 49,4 | 43,6 | 51,4 | - | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 47,8 | - | 46,5 | 38,9 | 50,2 | - | - | - | 49,9 | 44,1 | 52,0 | - | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 47,3 | 39,8 | 50,9 | - | - | - | 50,6 | 44,9 | 52,6 | - | - | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 60;A | Hämmerlingstraße 67 | O | EG | WA | 70 | 60 | 45,9 | 44,7 | 44,6 | 37,0 | 48,3 | 45,4 | - | - | 47,2 | 41,5 | 49,6 | 46,4 | - | - | | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,4 | 44,8 | 37,2 | 48,7 | 46,0 | - | - | 47,6 | 41,9 | 50,1 | 47,0 | - | - | | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,0 | 45,9 | 45,6 | 38,0 | 49,4 | 46,6 | - | - | 48,4 | 42,6 | 50,8 | 47,6 | - | - | | | |
| 60;B | Hämmerlingstraße 67 | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,7 | 50,9 | 59,6 | 52,0 | 60,3 | 54,5 | - | - | 60,8 | 54,7 | 61,3 | 56,2 | - | - | | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,1 | 52,5 | 59,8 | 52,2 | 60,6 | 55,4 | - | - | 61,2 | 55,1 | 61,8 | 57,0 | - | - | | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|----------------------------|--------|---------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 60;B | Hämmerlingstraße 67 | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,3 | 53,8 | 59,6 | 52,0 | 60,7 | 56,0 | - | - | 61,3 | 55,2 | 62,1 | 57,6 | - | - | | |
| 60a | Hämmerlingstraße 67 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,1 | - | 46,5 | 38,9 | 49,8 | - | - | - | 49,5 | 43,8 | 51,5 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 47,8 | - | 46,8 | 39,2 | 50,3 | - | - | - | 49,9 | 44,2 | 52,0 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 48,5 | - | 47,6 | 40,0 | 51,1 | - | - | - | 50,6 | 44,9 | 52,7 | - | - | - | | |
| 61;A | Hämmerlingstraße 69 | O | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,7 | 44,7 | 37,1 | 48,3 | 45,4 | - | - | 47,6 | 41,8 | 49,8 | 46,5 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,1 | 45,3 | 37,7 | 48,7 | 45,8 | - | - | 48,1 | 42,3 | 50,2 | 46,9 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,5 | 45,8 | 38,2 | 49,2 | 46,2 | - | - | 48,8 | 43,0 | 50,8 | 47,4 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 51,9 | 51,1 | 59,7 | 52,1 | 60,4 | 54,6 | - | - | 61,4 | 55,3 | 61,9 | 56,7 | - | - | | |
| 61;B | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,5 | 52,8 | 59,8 | 52,2 | 60,7 | 55,5 | - | - | 61,8 | 55,7 | 62,4 | 57,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,6 | 54,1 | 59,7 | 52,1 | 60,9 | 56,2 | - | - | 61,9 | 55,8 | 62,6 | 58,0 | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 61a | Hämmerlingstraße 69 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,6 | - | 47,3 | 39,7 | 50,5 | - | - | - | 50,9 | 45,2 | 52,6 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 47,8 | 40,2 | 51,1 | - | - | - | 51,4 | 45,7 | 53,2 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 49,2 | - | 48,3 | 40,7 | 51,8 | - | - | - | 52,0 | 46,3 | 53,8 | - | - | - | | |
| 62;A | Hämmerlingstraße 71 | O | EG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,0 | 46,3 | 38,7 | 49,7 | 46,7 | - | - | 49,7 | 44,0 | 51,6 | 48,1 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,6 | 46,7 | 39,1 | 50,2 | 47,3 | - | - | 50,3 | 44,6 | 52,2 | 48,7 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 47,5 | 47,2 | 39,6 | 50,9 | 48,2 | - | - | 50,9 | 45,2 | 52,9 | 49,5 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,3 | 59,7 | 52,1 | 60,4 | 54,7 | - | - | 62,0 | 55,9 | 62,4 | 57,2 | - | - | | |
| 62;B | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 53,0 | 59,9 | 52,3 | 60,8 | 55,7 | - | - | 62,4 | 56,4 | 62,9 | 58,0 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,9 | 54,3 | 59,8 | 52,2 | 61,0 | 56,4 | - | - | 62,5 | 56,5 | 63,2 | 58,5 | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 62a | Hämmerlingstraße 71 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,1 | - | 48,2 | 40,6 | 51,2 | - | - | - | 51,8 | 46,1 | 53,3 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 48,8 | - | 48,7 | 41,1 | 51,8 | - | - | - | 52,4 | 46,6 | 54,0 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 49,6 | - | 49,3 | 41,7 | 52,5 | - | - | - | 53,0 | 47,3 | 54,6 | - | - | - | | |
| 62b | Hämmerlingstraße 71 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,8 | - | 48,9 | 41,3 | 51,4 | - | - | - | 53,3 | 47,7 | 54,4 | - | - | - | | |
| 63;A | Hämmerlingstraße 73 | O | EG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,7 | 47,0 | 39,4 | 49,9 | 46,6 | - | - | 50,5 | 44,7 | 52,0 | 48,2 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,1 | 47,5 | 39,9 | 50,3 | 47,0 | - | - | 51,1 | 45,3 | 52,6 | 48,7 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,5 | 46,5 | 48,1 | 40,5 | 50,8 | 47,5 | - | - | 51,8 | 46,0 | 53,2 | 49,3 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 51,4 | 59,9 | 52,3 | 60,6 | 54,9 | - | - | 62,7 | 56,6 | 63,1 | 57,7 | - | - | | |
| 63;B | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,9 | 53,2 | 60,2 | 52,6 | 61,1 | 55,9 | - | - | 63,2 | 57,2 | 63,7 | 58,7 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,2 | 54,6 | 60,0 | 52,4 | 61,2 | 56,6 | - | - | 63,2 | 57,2 | 63,8 | 59,1 | - | - | | |
| 63a | Hämmerlingstraße 73 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,7 | - | 49,3 | 41,7 | 52,0 | - | - | - | 52,5 | 46,7 | 54,0 | - | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|----------------------------|--------|--------------------|------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|--------|----------|--------|--------------|--------------|---------------|--------|----------|--------|-------------------------|--------|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | Gesamt Tag | Nacht | in dB(A) | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 63a | Hämmerlingstraße 73 AWB(B) | | (4,8 m) (7,6 m) | W_A W_A | 70 70 | - - | 49,3 50,1 | - - | 50,0 50,7 | 42,4 43,1 | 52,7 53,4 | - - | - - | - - | 53,3 54,2 | 47,5 48,4 | 54,8 55,6 | - - | - - | - - | - - | - - |
| 63b | Hämmerlingstraße 73 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,8 | - | 50,3 | 42,7 | 52,6 | - | - | - | 54,8 | 49,1 | 55,8 | - | - | - | - | - |
| 64;A | Hämmerlingstraße 75 | S | EG | WA | 70 | 60 | 51,9 | 49,0 | 57,9 | 50,3 | 58,9 | 52,7 | - | - | 62,8 | 57,1 | 63,1 | 57,7 | - | - | - | - |
| 64;B | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 49,0 | 58,8 | 51,2 | 59,9 | 53,2 | - | - | 63,8 | 58,1 | 64,2 | 58,6 | - | - | - | - |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,9 | 49,1 | 58,9 | 51,3 | 60,4 | 53,3 | - | - | 63,9 | 58,2 | 64,4 | 58,7 | - | - | - | - |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 58,0 | 57,6 | 58,9 | 51,3 | 61,5 | 58,5 | - | - | 63,8 | 58,1 | 64,8 | 60,9 | - | 0,9 | - | 2,4 |
| | | O | EG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,2 | 47,1 | 39,6 | 50,8 | 47,9 | - | - | 51,0 | 45,1 | 52,9 | 49,3 | - | - | - | - |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,0 | 48,0 | 40,4 | 51,5 | 48,7 | - | - | 51,9 | 46,1 | 53,7 | 50,2 | - | - | - | - |
| 64;C | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,1 | 48,8 | 41,2 | 52,5 | 49,8 | - | - | 52,8 | 46,9 | 54,6 | 51,1 | - | - | - | - |
| | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,9 | 50,3 | 49,2 | 41,6 | 53,1 | 50,8 | - | - | 53,4 | 47,6 | 55,3 | 52,2 | - | - | - | - | |
| | W | EG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 51,7 | 60,3 | 52,7 | 61,0 | 55,2 | - | - | 63,7 | 57,7 | 64,0 | 58,7 | - | - | - | - | |
| 64a | Hämmerlingstraße 75 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 49,5 | - | 49,5 | 41,9 | 52,5 | - | - | - | 53,1 | 47,3 | 54,7 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 50,2 | - | 50,2 | 42,6 | 53,2 | - | - | - | 54,0 | 48,2 | 55,5 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 51,1 | - | 51,1 | 43,5 | 54,1 | - | - | - | 55,0 | 49,2 | 56,5 | - | - | - | - | |
| 64b | Hämmerlingstraße 75 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 49,2 | - | 50,2 | 42,6 | 52,7 | - | - | - | 54,5 | 48,8 | 55,6 | - | - | - | - | |
| 65;A | Schmale Straße 1 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,2 | 47,8 | 40,2 | 50,1 | 46,4 | - | - | 52,4 | 46,8 | 53,3 | 49,1 | - | - | - | - |
| 65;B | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,0 | 46,0 | 48,5 | 40,9 | 50,8 | 47,2 | - | - | 53,1 | 47,5 | 54,1 | 49,8 | - | - | - | - |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 47,7 | 49,3 | 41,7 | 51,9 | 48,7 | - | - | 53,8 | 48,2 | 54,9 | 51,0 | - | - | - | - |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 43,4 | 42,2 | 43,3 | 35,7 | 46,4 | 43,1 | - | - | 44,4 | 38,6 | 46,9 | 43,8 | - | - | - | - |
| 65;C | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,7 | 42,5 | 43,7 | 36,1 | 46,7 | 43,4 | - | - | 44,9 | 39,0 | 47,4 | 44,1 | - | - | - | - |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,2 | 43,2 | 44,1 | 36,5 | 47,2 | 44,0 | - | - | 45,3 | 39,4 | 47,8 | 44,7 | - | - | - | - |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,5 | 48,3 | 40,7 | 50,2 | 46,0 | - | - | 52,0 | 46,4 | 52,9 | 48,6 | - | - | - | - |
| 65a | Schmale Straße 1 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 43,6 | - | 44,3 | 36,7 | 47,0 | - | - | - | 45,7 | 39,9 | 47,8 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 44,1 | - | 45,1 | 37,5 | 47,6 | - | - | - | 46,5 | 40,7 | 48,5 | - | - | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|-------------------------|--------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 65a | Schmale Straße 1 AWB(B) | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 45,1 | - | 45,9 | 38,3 | 48,5 | - | - | - | 47,2 | 41,3 | 49,3 | - | - | - | | |
| 66;A | Schmale Straße 2 | S | EG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,1 | 47,3 | 39,7 | 50,2 | 47,0 | - | - | 51,3 | 45,6 | 52,7 | 48,9 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,1 | 47,1 | 48,0 | 40,4 | 51,1 | 47,9 | - | - | 51,9 | 46,3 | 53,4 | 49,7 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,3 | 48,5 | 48,5 | 40,9 | 51,9 | 49,2 | - | - | 52,6 | 46,9 | 54,3 | 50,8 | - | - | | |
| 66;B | | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 44,2 | 44,0 | 36,4 | 47,7 | 44,9 | - | - | 48,3 | 42,7 | 50,0 | 46,5 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,9 | 44,9 | 44,5 | 36,9 | 48,3 | 45,5 | - | - | 48,6 | 43,0 | 50,5 | 47,1 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,5 | 45,2 | 37,6 | 49,4 | 47,0 | - | - | 49,3 | 43,7 | 51,5 | 48,3 | - | - | | |
| 66;C | | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,1 | 48,1 | 40,5 | 50,3 | 46,4 | - | - | 53,1 | 47,4 | 53,9 | 49,4 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,4 | 48,4 | 40,8 | 50,9 | 47,5 | - | - | 53,3 | 47,7 | 54,3 | 50,1 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,5 | 49,2 | 41,6 | 52,3 | 49,3 | - | - | 53,9 | 48,3 | 55,2 | 51,4 | - | - | | |
| 66a | Schmale Straße 2 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 49,5 | 41,9 | 52,0 | - | - | - | 53,4 | 47,7 | 54,6 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 49,4 | - | 50,4 | 42,8 | 52,9 | - | - | - | 54,3 | 48,6 | 55,5 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 50,6 | - | 51,0 | 43,4 | 53,8 | - | - | - | 54,8 | 49,2 | 56,2 | - | - | - | | |
| 66b | Schmale Straße 2 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 50,9 | 43,3 | 52,8 | - | - | - | 55,7 | 50,0 | 56,4 | - | - | - | | |
| 67;A | Schmale Straße 3 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,0 | 47,7 | 40,1 | 50,0 | 46,2 | - | - | 52,4 | 46,8 | 53,3 | 49,0 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 46,0 | 48,4 | 40,8 | 50,7 | 47,1 | - | - | 53,0 | 47,4 | 53,9 | 49,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,5 | 49,0 | 41,4 | 51,7 | 48,5 | - | - | 53,5 | 47,9 | 54,6 | 50,7 | - | - | | |
| 67;B | | N | EG | WA | 70 | 60 | 42,8 | 41,5 | 42,9 | 35,3 | 45,9 | 42,4 | - | - | 44,2 | 38,3 | 46,6 | 43,2 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,0 | 41,7 | 43,7 | 36,1 | 46,4 | 42,8 | - | - | 44,9 | 39,0 | 47,1 | 43,6 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 43,2 | 41,8 | 44,3 | 36,7 | 46,8 | 43,0 | - | - | 45,1 | 39,2 | 47,3 | 43,7 | - | - | | |
| 67a | Schmale Straße 3 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 43,5 | - | 44,2 | 36,6 | 46,9 | - | - | - | 45,6 | 39,8 | 47,7 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 43,9 | - | 45,0 | 37,4 | 47,5 | - | - | - | 46,4 | 40,6 | 48,3 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 44,9 | - | 45,6 | 38,0 | 48,3 | - | - | - | 47,1 | 41,2 | 49,1 | - | - | - | | |
| 68;A | Schmale Straße 4 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,0 | 47,8 | 40,2 | 50,1 | 46,2 | - | - | 51,2 | 45,5 | 52,4 | 48,3 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,0 | 48,5 | 40,9 | 50,8 | 47,2 | - | - | 51,9 | 46,3 | 53,1 | 49,2 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,1 | 49,0 | 41,4 | 51,5 | 48,1 | - | - | 52,6 | 46,9 | 53,9 | 50,0 | - | - | | |
| 68;B | | O | EG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,5 | 47,3 | 39,7 | 49,6 | 45,7 | - | - | 48,9 | 43,2 | 50,6 | 46,9 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,3 | 47,3 | 39,7 | 49,9 | 46,4 | - | - | 49,2 | 43,5 | 51,0 | 47,5 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,4 | 47,1 | 39,5 | 49,8 | 46,4 | - | - | 49,2 | 43,5 | 51,0 | 47,6 | - | - | | |
| 68;C | | N | EG | WA | 70 | 60 | 44,8 | 43,6 | 44,1 | 36,5 | 47,5 | 44,4 | - | - | 48,2 | 42,6 | 49,8 | 46,1 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|-------------------------|--------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 68;C | Schmale Straße 4 | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 44,2 | 44,4 | 36,8 | 47,9 | 44,9 | - | - | 47,8 | 42,2 | 49,7 | 46,3 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,6 | 44,5 | 36,9 | 48,6 | 46,1 | - | - | 48,3 | 42,7 | 50,5 | 47,4 | - | - | | |
| 68a | Schmale Straße 4 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 49,6 | 42,0 | 52,1 | - | - | - | 53,4 | 47,7 | 54,6 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 49,4 | - | 50,5 | 42,9 | 53,0 | - | - | - | 54,3 | 48,7 | 55,5 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 50,6 | - | 51,1 | 43,5 | 53,9 | - | - | - | 54,9 | 49,2 | 56,3 | - | - | - | - | |
| 68b | Schmale Straße 4 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,1 | - | 49,2 | 41,6 | 51,3 | - | - | - | 51,6 | 46,0 | 52,9 | - | - | - | - | |
| 69;A | Schmale Straße 5 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,1 | 47,8 | 40,2 | 50,1 | 46,3 | - | - | 52,4 | 46,8 | 53,3 | 49,0 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,0 | 46,0 | 48,4 | 40,8 | 50,8 | 47,1 | - | - | 53,0 | 47,4 | 54,0 | 49,8 | - | - | | |
| 69;B | Schmale Straße 5 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 47,7 | 48,9 | 41,3 | 51,7 | 48,6 | - | - | 53,4 | 47,8 | 54,6 | 50,8 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 42,8 | 41,5 | 42,6 | 35,0 | 45,7 | 42,4 | - | - | 44,1 | 38,2 | 46,5 | 43,2 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,3 | 42,0 | 43,3 | 35,8 | 46,3 | 42,9 | - | - | 44,7 | 38,8 | 47,1 | 43,7 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 43,8 | 42,8 | 43,6 | 36,0 | 46,7 | 43,6 | - | - | 45,0 | 39,0 | 47,5 | 44,3 | - | - | | |
| 69a | Schmale Straße 5 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 42,9 | - | 43,8 | 36,2 | 46,4 | - | - | - | 45,8 | 40,0 | 47,6 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 43,2 | - | 44,5 | 36,9 | 46,9 | - | - | - | 46,3 | 40,5 | 48,0 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 44,5 | - | 45,2 | 37,6 | 47,9 | - | - | - | 47,0 | 41,1 | 48,9 | - | - | - | - | |
| 70;A | Schmale Straße 7 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,4 | 48,3 | 40,7 | 50,4 | 46,7 | - | - | 52,5 | 46,9 | 53,4 | 49,2 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,1 | 48,8 | 41,2 | 51,0 | 47,3 | - | - | 53,0 | 47,4 | 54,0 | 49,8 | - | - | | |
| 70;B | Schmale Straße 7 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,2 | 47,5 | 49,2 | 41,6 | 51,7 | 48,5 | - | - | 53,4 | 47,7 | 54,5 | 50,6 | - | - | | |
| | | O | EG | WA | 70 | 60 | 45,0 | 43,9 | 46,3 | 38,7 | 48,7 | 45,0 | - | - | 48,1 | 42,4 | 49,8 | 46,2 | - | - | | |
| 70;C | Schmale Straße 7 | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 44,3 | 46,5 | 38,9 | 49,0 | 45,4 | - | - | 48,5 | 42,9 | 50,2 | 46,7 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,5 | 46,4 | 38,8 | 49,0 | 45,5 | - | - | 48,5 | 42,8 | 50,3 | 46,7 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 42,9 | 41,6 | 42,8 | 35,2 | 45,9 | 42,5 | - | - | 43,7 | 37,8 | 46,3 | 43,1 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,1 | 41,8 | 43,2 | 35,7 | 46,2 | 42,8 | - | - | 44,2 | 38,3 | 46,7 | 43,4 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 43,4 | 42,1 | 43,7 | 36,1 | 46,6 | 43,1 | - | - | 44,9 | 39,0 | 47,2 | 43,8 | - | - | | |
| 70a | Schmale Straße 7 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 43,0 | - | 44,1 | 36,5 | 46,6 | - | - | - | 45,9 | 40,1 | 47,7 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 43,2 | - | 44,8 | 37,2 | 47,1 | - | - | - | 46,3 | 40,4 | 48,0 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 44,6 | - | 45,3 | 37,7 | 48,0 | - | - | - | 46,9 | 41,1 | 48,9 | - | - | - | - | |
| 71;A | Am Bahndamm 1 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 44,8 | 43,8 | 36,2 | 48,2 | 45,4 | - | - | 44,8 | 39,0 | 48,6 | 45,8 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,1 | 44,0 | 36,4 | 48,4 | 45,6 | - | - | 45,0 | 39,2 | 48,8 | 46,1 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,0 | 45,8 | 44,8 | 37,2 | 49,0 | 46,4 | - | - | 45,9 | 40,1 | 49,5 | 46,8 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|----------------------|--------|---------|------|----------|-------|-----------|------|----------|------|----------|------|----------|-----|----------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|-----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | in dB(A) | | in dB(A) | | in dB(A) | | 12 | 13 | in dB(A) | | in dB(A) | | 18 | 19 | in dB(A) | | 22 | 23 |
| 71;B | Am Bahndamm 1 | NW | EG | WA | 70 | 60 | 51,3 | 50,3 | 57,0 | 49,4 | 58,0 | 52,9 | - | - | 61,7 | 56,0 | 62,1 | 57,0 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 51,8 | 57,7 | 50,1 | 58,9 | 54,0 | - | - | 62,3 | 56,7 | 62,7 | 57,9 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 54,1 | 53,5 | 57,9 | 50,3 | 59,4 | 55,2 | - | - | 62,4 | 56,7 | 63,0 | 58,4 | - | - | | |
| 71;C | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 51,6 | 60,5 | 52,9 | 61,2 | 55,3 | - | - | 65,1 | 59,5 | 65,3 | 60,2 | - | 0,2 | | 4,9 |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,2 | 53,3 | 60,9 | 53,3 | 61,7 | 56,3 | - | - | 65,5 | 59,9 | 65,8 | 60,8 | - | 0,8 | | 4,5 |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,1 | 55,4 | 60,7 | 53,1 | 62,0 | 57,4 | - | - | 65,4 | 59,8 | 65,9 | 61,1 | - | 1,1 | | 3,7 |
| 71a | Am Bahndamm 1 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,6 | - | 46,8 | 39,2 | 49,7 | - | - | - | 47,9 | 42,1 | 50,3 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 47,0 | - | 47,2 | 39,6 | 50,1 | - | - | - | 48,3 | 42,5 | 50,7 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 48,0 | - | 47,6 | 40,0 | 50,8 | - | - | - | 48,7 | 42,9 | 51,4 | - | - | - | - | |
| 71b | Am Bahndamm 1 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,4 | - | 51,7 | 44,1 | 53,4 | - | - | - | 56,3 | 50,6 | 57,0 | - | - | - | - | |
| 72;A | Am Bahndamm 3 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 44,8 | 44,6 | 37,0 | 48,5 | 45,5 | - | - | 46,3 | 40,6 | 49,3 | 46,2 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,2 | 44,5 | 36,9 | 48,6 | 45,8 | - | - | 46,1 | 40,3 | 49,3 | 46,4 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,2 | 45,9 | 45,2 | 37,6 | 49,3 | 46,5 | - | - | 46,8 | 41,0 | 50,0 | 47,1 | - | - | | |
| 72;B | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,5 | 51,5 | 60,5 | 52,9 | 61,1 | 55,3 | - | - | 64,8 | 59,2 | 65,0 | 59,9 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,1 | 53,2 | 60,8 | 53,2 | 61,6 | 56,2 | - | - | 65,4 | 59,8 | 65,7 | 60,7 | - | 0,7 | | 4,5 |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,1 | 55,3 | 60,6 | 53,0 | 61,9 | 57,3 | - | - | 65,2 | 59,6 | 65,7 | 61,0 | - | 1,0 | | 3,7 |
| 72a | Am Bahndamm 3 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,5 | - | 47,0 | 39,4 | 49,8 | - | - | - | 48,3 | 42,5 | 50,5 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 46,9 | - | 47,3 | 39,7 | 50,1 | - | - | - | 48,7 | 42,9 | 50,9 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 48,0 | - | 47,5 | 39,9 | 50,8 | - | - | - | 48,9 | 43,1 | 51,5 | - | - | - | - | |
| 72b | Am Bahndamm 3 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,4 | - | 47,8 | 40,2 | 50,2 | - | - | - | 50,5 | 44,7 | 51,9 | - | - | - | - | |
| 73;A | Am Bahndamm 5 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,5 | 45,6 | 38,0 | 48,7 | 45,4 | - | - | 46,8 | 41,1 | 49,3 | 46,1 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 44,8 | 45,4 | 37,8 | 48,8 | 45,6 | - | - | 46,2 | 40,5 | 49,2 | 46,2 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,2 | 45,7 | 38,1 | 49,2 | 46,0 | - | - | 46,8 | 41,0 | 49,7 | 46,6 | - | - | | |
| 73;B | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 51,3 | 60,4 | 52,8 | 61,0 | 55,1 | - | - | 64,6 | 59,0 | 64,8 | 59,7 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,9 | 53,0 | 60,7 | 53,1 | 61,5 | 56,1 | - | - | 65,2 | 59,6 | 65,5 | 60,5 | - | 0,5 | | 4,4 |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,7 | 55,0 | 60,4 | 52,8 | 61,7 | 57,0 | - | - | 65,0 | 59,4 | 65,5 | 60,7 | - | 0,7 | | 3,7 |
| 73a | Am Bahndamm 5 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,2 | - | 47,7 | 40,1 | 50,0 | - | - | - | 48,7 | 43,0 | 50,6 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 46,6 | - | 47,9 | 40,3 | 50,3 | - | - | - | 49,2 | 43,4 | 51,1 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 47,3 | - | 47,8 | 40,2 | 50,6 | - | - | - | 49,0 | 43,2 | 51,2 | - | - | - | - | |
| 73b | Am Bahndamm 5 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,3 | - | 48,2 | 40,6 | 50,4 | - | - | - | 51,4 | 45,7 | 52,6 | - | - | - | - | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Ober. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Ober. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | | |
|----------|----------------------|--------|----------------------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|-----|--|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| 74;A | Am Bahndamm 7 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 45,9 | 44,4 | 46,0 | 38,4 | 49,0 | 45,4 | - | - | 47,3 | 41,6 | 49,7 | 46,2 | - | - | | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 44,7 | 45,8 | 38,2 | 49,0 | 45,6 | - | - | 47,1 | 41,3 | 49,7 | 46,3 | - | - | | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,2 | 46,0 | 38,4 | 49,3 | 46,0 | - | - | 47,5 | 41,8 | 50,1 | 46,8 | - | - | | | |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,2 | 60,4 | 52,8 | 61,0 | 55,1 | - | - | 64,4 | 58,8 | 64,7 | 59,5 | - | - | | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,7 | 52,8 | 60,6 | 53,0 | 61,4 | 55,9 | - | - | 65,0 | 59,4 | 65,3 | 60,3 | - | 0,3 | | 4,4 | |
| 74;B | Am Bahndamm 7 | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,5 | 54,7 | 60,2 | 52,6 | 61,5 | 56,8 | - | - | 64,7 | 59,1 | 65,2 | 60,4 | - | 0,4 | | 3,6 | |
| | | 74a | Am Bahndamm 7 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,2 | - | 47,7 | 40,1 | 50,0 | - | - | 48,9 | 43,2 | 50,8 | - | - | - | - | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 46,6 | - | 47,9 | 40,3 | 50,3 | - | - | - | - | 49,2 | 43,5 | 51,1 | - | - | - | - | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 47,3 | - | 47,8 | 40,2 | 50,6 | - | - | 49,1 | 43,4 | 51,3 | - | - | - | - | - | | |
| 74b | Am Bahndamm 7 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,4 | - | 49,0 | 41,4 | 50,9 | - | - | 51,7 | 46,0 | 52,8 | - | - | - | - | - | | |
| 75;A | Am Bahndamm 9 | NO | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,4 | 45,8 | 38,2 | 48,8 | 45,3 | - | - | 47,8 | 42,1 | 49,9 | 46,4 | - | - | | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 44,8 | 45,6 | 38,0 | 48,9 | 45,6 | - | - | 47,6 | 41,9 | 49,9 | 46,6 | - | - | | | |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,2 | 45,9 | 38,3 | 49,2 | 46,0 | - | - | 47,9 | 42,2 | 50,3 | 47,0 | - | - | | | |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,5 | 46,5 | 38,9 | 50,0 | 47,2 | - | - | 49,0 | 43,3 | 51,3 | 48,2 | - | - | | | |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,1 | 51,0 | 60,3 | 52,7 | 60,9 | 54,9 | - | - | 64,0 | 58,4 | 64,3 | 59,1 | - | - | | | |
| 75;B | Am Bahndamm 9 | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,6 | 52,7 | 60,5 | 52,9 | 61,3 | 55,8 | - | - | 64,7 | 59,1 | 65,0 | 60,0 | - | - | | | |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,3 | 54,6 | 60,1 | 52,5 | 61,3 | 56,7 | - | - | 64,4 | 58,8 | 64,9 | 60,2 | - | 0,2 | | 3,5 | |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 58,9 | 58,5 | 59,8 | 52,2 | 62,4 | 59,4 | - | - | 64,2 | 58,6 | 65,3 | 61,6 | - | 1,6 | | 2,2 | |
| 75a | Am Bahndamm 9 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,3 | - | 48,5 | 40,9 | 50,5 | - | - | 50,2 | 44,5 | 51,7 | - | - | - | - | | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 46,7 | - | 48,3 | 40,7 | 50,6 | - | - | 50,5 | 44,8 | 52,0 | - | - | - | - | | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 47,4 | - | 47,8 | 40,2 | 50,6 | - | - | 50,1 | 44,4 | 52,0 | - | - | - | - | | | |
| 75b | Am Bahndamm 9 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,8 | - | 49,5 | 41,9 | 51,4 | - | - | 52,0 | 46,4 | 53,1 | - | - | - | - | | | |
| 76;A | Am Bahndamm 11 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 47,5 | 55,4 | 47,8 | 56,3 | 50,7 | - | - | 58,4 | 52,8 | 58,9 | 53,9 | - | - | | | |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 48,7 | 55,8 | 48,2 | 56,8 | 51,5 | - | - | 59,3 | 53,7 | 59,8 | 54,9 | - | - | | | |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,2 | 50,1 | 55,7 | 48,1 | 57,0 | 52,2 | - | - | 59,3 | 53,7 | 59,9 | 55,3 | - | - | | | |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,4 | 46,2 | 38,6 | 49,0 | 45,4 | - | - | 47,4 | 41,7 | 49,6 | 46,3 | - | - | | | |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 44,8 | 46,4 | 38,8 | 49,3 | 45,8 | - | - | 48,0 | 42,2 | 50,2 | 46,7 | - | - | | | |
| 76;B | Am Bahndamm 11 | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,1 | 45,6 | 38,0 | 49,0 | 45,9 | - | - | 47,7 | 42,0 | 50,1 | 46,8 | - | - | | | |
| | | 76;C | SW | EG | WA | 70 | 60 | 52,0 | 50,9 | 60,3 | 52,7 | 60,9 | 54,9 | - | - | 63,7 | 58,1 | 64,0 | 58,9 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,4 | 52,5 | 60,4 | 52,8 | 61,2 | 55,7 | - | - | 64,5 | 58,9 | 64,8 | 59,8 | - | - | | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Ober. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Ober. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|---|--------|---------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 76;C | Am Bahndamm 11 | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,2 | 54,4 | 60,0 | 52,4 | 61,2 | 56,5 | - | - | 64,1 | 58,5 | 64,6 | 59,9 | - | - | | |
| 76a | Am Bahndamm 11 AWB(B) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 46,3 | - | 48,2 | 40,6 | 50,4 | - | - | - | 50,4 | 44,7 | 51,8 | - | - | - | | |
| | | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 46,8 | - | 48,3 | 40,7 | 50,6 | - | - | - | 50,6 | 45,0 | 52,1 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 47,5 | - | 47,6 | 40,0 | 50,6 | - | - | - | 50,0 | 44,3 | 51,9 | - | - | - | | |
| 76b | Am Bahndamm 11 AWB(F) | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 47,3 | - | 50,4 | 42,8 | 52,1 | - | - | - | 53,0 | 47,3 | 54,0 | - | - | - | | |
| 76c | Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köp | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 48,8 | - | 52,7 | 45,1 | 54,2 | - | - | - | 56,0 | 50,4 | 56,8 | - | - | - | | |
| 76d | Mietergärten Beamten-Wohnungs-Verein zu Köp | | (2,0 m) | W_A | 70 | - | 51,0 | - | 59,4 | 51,8 | 60,0 | - | - | - | 62,0 | 56,4 | 62,3 | - | - | - | | |
| 77;A | Am Bahndamm 33 | S | EG | WA | 70 | 60 | 53,6 | 50,5 | 66,0 | 58,4 | 66,2 | 59,1 | - | - | 64,9 | 59,2 | 65,2 | 59,7 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 54,5 | 51,7 | 66,6 | 59,0 | 66,9 | 59,7 | - | - | 65,3 | 59,6 | 65,6 | 60,3 | - | 0,3 | 0,6 | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,7 | 53,5 | 66,3 | 58,7 | 66,7 | 59,8 | - | - | 65,0 | 59,3 | 65,5 | 60,3 | - | 0,3 | 0,5 | |
| 78;A | Am Bahndamm 35 | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,3 | 43,9 | 44,5 | 36,9 | 47,9 | 44,7 | - | - | 45,6 | 39,9 | 48,5 | 45,4 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 43,9 | 44,9 | 37,3 | 48,1 | 44,8 | - | - | 46,6 | 40,8 | 49,0 | 45,6 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,3 | 46,6 | 39,0 | 49,1 | 45,4 | - | - | 48,2 | 42,4 | 50,1 | 46,5 | - | - | | |
| 78;B | | S | EG | WA | 70 | 60 | 54,7 | 51,3 | 66,4 | 58,8 | 66,7 | 59,5 | - | - | 64,7 | 59,1 | 65,1 | 59,8 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 55,6 | 52,5 | 67,0 | 59,4 | 67,3 | 60,2 | - | 0,2 | 65,1 | 59,5 | 65,6 | 60,3 | - | 0,3 | 0,1 | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 56,9 | 54,2 | 66,8 | 59,2 | 67,2 | 60,4 | - | 0,4 | 65,0 | 59,4 | 65,6 | 60,5 | - | 0,5 | 0,1 | |
| 79;A | Am Bahndamm 37 | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,2 | 44,4 | 36,8 | 48,1 | 44,9 | - | - | 45,1 | 39,4 | 48,4 | 45,4 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,2 | 45,0 | 37,4 | 48,4 | 45,0 | - | - | 46,3 | 40,6 | 49,0 | 45,8 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 44,8 | 46,7 | 39,1 | 49,4 | 45,8 | - | - | 48,0 | 42,3 | 50,2 | 46,7 | - | - | | |
| 79;B | | S | EG | WA | 70 | 60 | 56,1 | 52,5 | 66,6 | 59,0 | 67,0 | 59,9 | - | - | 64,8 | 59,2 | 65,3 | 60,0 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 57,3 | 53,6 | 67,4 | 59,8 | 67,8 | 60,7 | - | 0,7 | 65,4 | 59,8 | 66,0 | 60,7 | - | 0,7 | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 58,6 | 55,4 | 67,4 | 59,8 | 67,9 | 61,1 | - | 1,1 | 65,5 | 59,8 | 66,3 | 61,1 | - | 1,1 | | |
| 80;A | Am Bahndamm 39 | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,4 | 44,4 | 36,8 | 48,2 | 45,1 | - | - | 44,4 | 38,6 | 48,2 | 45,4 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,1 | 45,1 | 37,5 | 48,4 | 45,0 | - | - | 45,7 | 40,0 | 48,7 | 45,5 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 44,8 | 46,9 | 39,3 | 49,6 | 45,9 | - | - | 47,5 | 41,8 | 49,9 | 46,6 | - | - | | |
| 80;B | | S | EG | WA | 70 | 60 | 57,6 | 53,6 | 67,3 | 59,8 | 67,7 | 60,7 | - | 0,7 | 65,8 | 60,1 | 66,4 | 61,0 | - | 1,0 | 0,3 | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 59,2 | 55,2 | 68,2 | 60,6 | 68,7 | 61,7 | - | 1,7 | 66,6 | 60,9 | 67,3 | 61,9 | - | 1,9 | 0,2 | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 60,2 | 56,5 | 68,1 | 60,5 | 68,8 | 62,0 | - | 2,0 | 66,6 | 60,8 | 67,5 | 62,2 | - | 2,2 | 0,2 | |
| 81;A | Alte Kaulsdorfer Straße 10 | S | EG | WA | 70 | 60 | 45,5 | 44,5 | 56,5 | 48,9 | 56,8 | 50,2 | - | - | 55,3 | 49,1 | 55,7 | 50,4 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,1 | 57,9 | 50,3 | 58,2 | 51,4 | - | - | 56,4 | 50,3 | 56,8 | 51,4 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Ober. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Ober. SW | | Diff. NF/PF | |
|--------------|----------------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|------|----------|------|----------|----------|-------------|----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 81;A 81;B | Alte Kaulsdorfer Straße 10 | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,7 | 45,7 | 58,3 | 50,7 | 58,6 | 51,9 | - | - | 56,9 | 50,8 | 57,3 | 52,0 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,4 | 58,5 | 50,9 | 58,8 | 52,2 | - | - | 57,2 | 51,0 | 57,6 | 52,3 | - | - | | |
| | | O | EG | WA | 70 | 60 | 42,2 | 40,7 | 60,8 | 53,2 | 60,9 | 53,4 | - | - | 58,7 | 52,4 | 58,8 | 52,7 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 43,2 | 41,7 | 61,8 | 54,2 | 61,9 | 54,4 | - | - | 59,8 | 53,5 | 59,9 | 53,8 | - | - | | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 44,0 | 42,6 | 62,0 | 54,4 | 62,1 | 54,7 | - | - | 59,9 | 53,6 | 60,0 | 53,9 | - | - | | |
| | | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 44,9 | 43,7 | 61,9 | 54,3 | 62,0 | 54,7 | - | - | 60,0 | 53,7 | 60,1 | 54,1 | - | - | | |
| 82;A | Alte Kaulsdorfer Straße 12 | S | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,7 | 55,1 | 47,5 | 55,6 | 49,3 | - | - | 54,2 | 48,2 | 54,8 | 49,8 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,4 | 55,3 | 47,7 | 55,8 | 49,7 | - | - | 54,6 | 48,5 | 55,2 | 50,2 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,0 | 56,2 | 48,6 | 56,7 | 50,5 | - | - | 55,3 | 49,3 | 55,9 | 51,0 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,7 | 56,8 | 49,2 | 57,3 | 51,1 | - | - | 55,9 | 49,8 | 56,5 | 51,5 | - | - | | |
| 83;A | Alte Kaulsdorfer Straße 14 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,1 | 54,2 | 46,6 | 54,8 | 48,9 | - | - | 53,9 | 47,9 | 54,6 | 49,7 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 45,9 | 54,0 | 46,4 | 54,8 | 49,2 | - | - | 53,9 | 47,9 | 54,7 | 50,0 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,4 | 54,6 | 47,0 | 55,4 | 49,7 | - | - | 54,4 | 48,5 | 55,2 | 50,6 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,1 | 55,3 | 47,7 | 56,0 | 50,4 | - | - | 55,0 | 49,1 | 55,8 | 51,2 | - | - | | |
| 84;A 84;B | Alte Kaulsdorfer Straße 16 | S | EG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,5 | 53,7 | 46,1 | 54,4 | 48,8 | - | - | 53,5 | 47,6 | 54,3 | 49,7 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,3 | 53,2 | 45,6 | 54,2 | 49,0 | - | - | 53,4 | 47,6 | 54,3 | 50,0 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 46,9 | 53,6 | 46,0 | 54,6 | 49,5 | - | - | 53,9 | 48,0 | 54,8 | 50,5 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,4 | 47,6 | 54,1 | 46,5 | 55,1 | 50,1 | - | - | 54,4 | 48,5 | 55,4 | 51,1 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,0 | 47,7 | 40,1 | 50,3 | 47,0 | - | - | 50,8 | 45,2 | 52,3 | 48,6 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 46,9 | 48,2 | 40,6 | 51,0 | 47,8 | - | - | 51,3 | 45,7 | 52,9 | 49,4 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,5 | 48,7 | 41,1 | 51,5 | 48,4 | - | - | 51,7 | 46,1 | 53,3 | 49,9 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,3 | 49,4 | 41,8 | 52,2 | 49,2 | - | - | 52,3 | 46,7 | 54,0 | 50,6 | - | - | | |
| 85;A 85;B | Alte Kaulsdorfer Straße 18 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,3 | 49,8 | 42,2 | 51,4 | 47,0 | - | - | 51,3 | 45,5 | 52,5 | 48,4 | - | - | | |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,7 | 45,8 | 50,1 | 42,5 | 51,7 | 47,5 | - | - | 51,6 | 45,9 | 52,8 | 48,9 | - | - | | |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,2 | 46,3 | 50,7 | 43,1 | 52,3 | 48,0 | - | - | 52,2 | 46,5 | 53,4 | 49,4 | - | - | | |
| | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 47,1 | 51,4 | 43,8 | 53,0 | 48,8 | - | - | 52,9 | 47,2 | 54,1 | 50,2 | - | - | | |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,2 | 47,5 | 39,9 | 50,3 | 47,1 | - | - | 50,5 | 44,9 | 52,1 | 48,6 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,8 | 47,0 | 47,8 | 40,2 | 50,8 | 47,8 | - | - | 50,9 | 45,3 | 52,6 | 49,2 | - | - | | |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,5 | 48,1 | 40,5 | 51,2 | 48,3 | - | - | 51,2 | 45,6 | 53,0 | 49,7 | - | - | | |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,0 | 48,3 | 48,7 | 41,1 | 51,9 | 49,1 | - | - | 51,7 | 46,1 | 53,6 | 50,3 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|---|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|-----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 86;A | Alte Kaulsdorfer Straße 20 | SW | EG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,0 | 47,1 | 39,5 | 50,0 | 46,9 | - | - | 50,3 | 44,7 | 51,9 | 48,4 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,8 | 47,4 | 39,8 | 50,5 | 47,6 | - | - | 50,6 | 45,0 | 52,4 | 49,0 | - | - | | |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,1 | 47,3 | 47,7 | 40,1 | 50,9 | 48,1 | - | - | 51,0 | 45,4 | 52,8 | 49,5 | - | - | | |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 48,0 | 48,2 | 40,6 | 51,5 | 48,7 | - | - | 51,4 | 45,8 | 53,3 | 50,0 | - | - | | |
| 87;A | Alte Kaulsdorfer Straße 22 | SW | EG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,7 | 46,7 | 39,1 | 49,7 | 46,6 | - | - | 49,8 | 44,2 | 51,5 | 48,0 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,5 | 47,0 | 39,4 | 50,2 | 47,3 | - | - | 50,2 | 44,6 | 52,0 | 48,7 | - | - | | |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 47,1 | 47,3 | 39,7 | 50,6 | 47,8 | - | - | 50,6 | 45,0 | 52,5 | 49,2 | - | - | | |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,5 | 47,8 | 47,9 | 40,3 | 51,2 | 48,5 | - | - | 51,0 | 45,3 | 52,9 | 49,7 | - | - | | |
| 88;A | Alte Kaulsdorfer Straße 24 | NW | EG | WA | 70 | 60 | 43,3 | 42,5 | 42,8 | 35,2 | 46,1 | 43,2 | - | - | 45,3 | 39,6 | 47,4 | 44,3 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 44,1 | 43,5 | 43,3 | 35,7 | 46,7 | 44,2 | - | - | 45,7 | 40,0 | 48,0 | 45,1 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 45,0 | 44,4 | 44,0 | 36,4 | 47,5 | 45,0 | - | - | 46,5 | 40,8 | 48,8 | 46,0 | - | - | | |
| | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,7 | 45,6 | 38,0 | 49,0 | 46,4 | - | - | 47,7 | 42,0 | 50,1 | 47,2 | - | - | | |
| 88;B | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 46,4 | 45,5 | 46,2 | 38,6 | 49,3 | 46,3 | - | - | 49,2 | 43,6 | 51,0 | 47,7 | - | - | | |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,3 | 46,5 | 38,9 | 49,8 | 47,0 | - | - | 49,5 | 43,9 | 51,5 | 48,3 | - | - | | |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 46,9 | 46,8 | 39,2 | 50,3 | 47,6 | - | - | 49,9 | 44,3 | 51,9 | 48,8 | - | - | | |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,6 | 47,4 | 39,8 | 50,9 | 48,3 | - | - | 50,4 | 44,7 | 52,5 | 49,4 | - | - | | |
| 89;A | Alte Kaulsdorfer Straße 25/25a Dachgeschoss | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 52,5 | 46,6 | 49,8 | 42,2 | 54,4 | 47,9 | - | - | 50,7 | 44,9 | 54,7 | 48,8 | - | - | | |
| 89;B | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,3 | 49,5 | 50,4 | 42,8 | 53,4 | 50,3 | - | - | 51,5 | 45,8 | 54,0 | 51,0 | - | - | | |
| 90;A | Alte Kaulsdorfer Straße 26 | O | EG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,6 | 67,0 | 59,4 | 67,0 | 59,5 | - | - | 65,0 | 58,7 | 65,0 | 58,9 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,1 | 45,2 | 66,9 | 59,3 | 66,9 | 59,5 | - | - | 65,0 | 58,7 | 65,1 | 58,9 | - | - | | |
| | | N | EG | WA | 70 | 60 | 45,4 | 44,7 | 60,0 | 52,4 | 60,1 | 53,1 | - | - | 58,0 | 51,8 | 58,2 | 52,6 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,0 | 45,4 | 60,4 | 52,8 | 60,6 | 53,5 | - | - | 58,4 | 52,2 | 58,6 | 53,0 | - | - | | |
| 91;A | Alte Kaulsdorfer Straße 27 | W | EG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,9 | 64,5 | 57,0 | 64,6 | 57,3 | - | - | 62,7 | 56,5 | 62,8 | 56,8 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,7 | 64,9 | 57,3 | 65,0 | 57,6 | - | - | 63,1 | 56,9 | 63,2 | 57,2 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,6 | 64,9 | 57,3 | 65,0 | 57,7 | - | - | 63,3 | 57,0 | 63,4 | 57,4 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,3 | 64,7 | 57,1 | 64,8 | 57,5 | - | - | 63,0 | 56,7 | 63,1 | 57,2 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 45,7 | 44,8 | 64,1 | 56,5 | 64,2 | 56,8 | - | - | 62,1 | 55,8 | 62,2 | 56,1 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,5 | 64,4 | 56,8 | 64,5 | 57,1 | - | - | 62,4 | 56,1 | 62,5 | 56,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 46,2 | 64,3 | 56,7 | 64,4 | 57,1 | - | - | 62,4 | 56,1 | 62,5 | 56,5 | - | - | | |
| 91;B | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,9 | 64,2 | 56,6 | 64,3 | 57,0 | - | - | 62,4 | 56,1 | 62,5 | 56,6 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|---|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 91a | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)1 | | (2,8 m) | W_A | 70 | - | 47,3 | - | 67,2 | 59,6 | 67,2 | - | - | - | 65,4 | 59,1 | 65,5 | - | - | - | | |
| | | | (5,6 m) | W_A | 70 | - | 48,1 | - | 67,5 | 59,9 | 67,5 | - | - | - | 65,7 | 59,5 | 65,8 | - | - | - | | |
| | | | (8,4 m) | W_A | 70 | - | 49,1 | - | 67,5 | 59,9 | 67,6 | - | - | - | 65,8 | 59,6 | 65,9 | - | - | - | | |
| 91b | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)2 | | (2,8 m) | W_A | 70 | - | 47,4 | - | 66,8 | 59,2 | 66,8 | - | - | - | 64,8 | 58,5 | 64,9 | - | - | - | | |
| | | | (5,6 m) | W_A | 70 | - | 48,2 | - | 67,0 | 59,4 | 67,1 | - | - | - | 64,9 | 58,6 | 65,0 | - | - | - | | |
| | | | (8,4 m) | W_A | 70 | - | 48,9 | - | 66,9 | 59,3 | 67,0 | - | - | - | 65,0 | 58,7 | 65,1 | - | - | - | | |
| 91c | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)3 | | (11,0 m) | W_A | 70 | - | 50,0 | - | 67,2 | 59,6 | 67,3 | - | - | - | 65,5 | 59,2 | 65,6 | - | - | - | | |
| 91d | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)4 | | (11,0 m) | W_A | 70 | - | 50,0 | - | 67,0 | 59,4 | 67,1 | - | - | - | 65,3 | 59,0 | 65,4 | - | - | - | | |
| 91e | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)5 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 50,2 | - | 66,1 | 58,5 | 66,2 | - | - | - | 64,5 | 58,3 | 64,7 | - | - | - | | |
| 91f | Alte Kaulsdorfer Straße 27 AWB(B)6 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 50,0 | - | 65,5 | 58,0 | 65,6 | - | - | - | 63,9 | 57,6 | 64,1 | - | - | - | | |
| 92;A | Alte Kaulsdorfer Straße 27 Vorbau | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,8 | 46,0 | 64,9 | 57,3 | 65,0 | 57,6 | - | - | 63,0 | 56,7 | 63,1 | 57,1 | - | - | | |
| | | | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,6 | 65,1 | 57,5 | 65,2 | 57,8 | - | - | 63,2 | 56,9 | 63,3 | 57,3 | - | - | | |
| | | | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 48,2 | 65,0 | 57,4 | 65,1 | 57,9 | - | - | 63,2 | 56,9 | 63,4 | 57,4 | - | - | | |
| 93;A | Alte Kaulsdorfer Straße 27 Dachgeschoss | W | 4.OG | WA | 70 | 60 | 48,2 | 47,6 | 63,9 | 56,3 | 64,0 | 56,8 | - | - | 62,4 | 56,1 | 62,6 | 56,7 | - | - | | |
| 94;A | Alte Kaulsdorfer Straße 28 | O | EG | WA | 70 | 60 | 46,3 | 45,2 | 67,2 | 59,6 | 67,2 | 59,8 | - | - | 65,4 | 59,1 | 65,5 | 59,3 | - | - | | |
| | | | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,7 | 67,1 | 59,5 | 67,1 | 59,7 | - | - | 65,4 | 59,1 | 65,5 | 59,3 | - | - | | |
| | | | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 48,1 | 66,7 | 59,1 | 66,8 | 59,4 | - | - | 65,1 | 58,8 | 65,2 | 59,2 | - | - | | |
| | | | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,7 | 49,0 | 66,2 | 58,6 | 66,3 | 59,1 | - | - | 64,7 | 58,4 | 64,8 | 58,9 | - | - | | |
| | | | 4.OG | WA | 70 | 60 | 50,0 | 49,1 | 65,7 | 58,1 | 65,8 | 58,6 | - | - | 64,3 | 58,0 | 64,5 | 58,5 | - | - | | |
| 94;B | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,4 | 46,7 | 52,2 | 44,6 | 53,4 | 48,8 | - | - | 51,9 | 45,9 | 53,2 | 49,3 | - | - | | |
| | | | 3.OG | WA | 70 | 60 | 47,6 | 46,9 | 56,8 | 49,2 | 57,3 | 51,2 | - | - | 55,4 | 49,2 | 56,1 | 51,2 | - | - | | |
| 94;C | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,2 | 46,5 | 57,8 | 50,2 | 58,2 | 51,7 | - | - | 56,3 | 50,1 | 56,8 | 51,7 | - | - | | |
| | | | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,5 | 49,6 | 52,8 | 45,2 | 54,8 | 50,9 | - | - | 55,8 | 50,2 | 56,9 | 52,9 | - | - | | |
| 94;D | | S | 4.OG | WA | 70 | 60 | 51,3 | 50,6 | 53,5 | 45,9 | 55,5 | 51,9 | - | - | 56,4 | 50,8 | 57,6 | 53,7 | - | - | | |
| | | | EG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,6 | 54,1 | 46,5 | 56,3 | 52,8 | - | - | 56,6 | 51,0 | 57,9 | 54,3 | - | - | | |
| | | | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,6 | 47,3 | 54,5 | 46,9 | 55,5 | 50,1 | - | - | 55,8 | 50,2 | 56,6 | 52,0 | - | - | | |
| | | | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,9 | 48,8 | 56,5 | 48,9 | 57,4 | 51,9 | - | - | 57,9 | 52,2 | 58,5 | 53,8 | - | - | | |
| | | | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,8 | 49,9 | 57,1 | 49,5 | 58,0 | 52,7 | - | - | 58,6 | 52,9 | 59,3 | 54,7 | - | - | | |
| 94;D | | S | 4.OG | WA | 70 | 60 | 51,9 | 51,2 | 57,4 | 49,8 | 58,5 | 53,6 | - | - | 59,0 | 53,3 | 59,8 | 55,4 | - | - | | |
| | | | 4.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 52,5 | 57,8 | 50,2 | 59,1 | 54,5 | - | - | 59,2 | 53,6 | 60,2 | 56,1 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|---|--------|----------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|-----------------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|----|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | LrT in dB(A) | LrN in dB(A) | Gesamt Tag | Gesamt Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 94;E | Alte Kaulsdorfer Straße 28 | W | EG | WA | 70 | 60 | 48,2 | 47,1 | 53,6 | 46,0 | 54,7 | 49,6 | - | - | 55,1 | 49,4 | 55,9 | 51,4 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 48,2 | 54,3 | 46,7 | 55,5 | 50,5 | - | - | 56,1 | 50,5 | 56,9 | 52,5 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,1 | 49,2 | 54,9 | 47,3 | 56,1 | 51,4 | - | - | 56,9 | 51,3 | 57,7 | 53,4 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 51,2 | 50,3 | 55,7 | 48,1 | 57,0 | 52,3 | - | - | 57,6 | 52,0 | 58,5 | 54,2 | - | - | | |
| 95;A | Alte Kaulsdorfer Straße 29 | W | EG | WA | 70 | 60 | 45,2 | 44,1 | 64,9 | 57,3 | 64,9 | 57,5 | - | - | 63,1 | 56,8 | 63,2 | 57,0 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,2 | 65,2 | 57,6 | 65,3 | 57,8 | - | - | 63,5 | 57,3 | 63,6 | 57,6 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,1 | 46,3 | 65,2 | 57,6 | 65,3 | 57,9 | - | - | 63,6 | 57,3 | 63,7 | 57,6 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,0 | 47,2 | 65,0 | 57,4 | 65,1 | 57,8 | - | - | 63,5 | 57,2 | 63,6 | 57,6 | - | - | | |
| 95a | Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)1 | | (4,8 m) | W_A | 70 | - | 48,0 | - | 67,9 | 60,3 | 67,9 | - | - | - | 66,1 | 59,8 | 66,2 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | W_A | 70 | - | 49,2 | - | 67,9 | 60,3 | 68,0 | - | - | - | 66,2 | 59,9 | 66,3 | - | - | - | | |
| | | | (10,4 m) | W_A | 70 | - | 50,1 | - | 67,7 | 60,1 | 67,8 | - | - | - | 66,1 | 59,8 | 66,2 | - | - | - | | |
| 95b | Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)2 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 50,5 | - | 66,5 | 58,9 | 66,6 | - | - | - | 65,3 | 59,1 | 65,4 | - | - | - | | |
| 95c | Alte Kaulsdorfer Straße 29 AWB(B)3 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 50,7 | - | 66,2 | 58,6 | 66,3 | - | - | - | 64,6 | 58,4 | 64,8 | - | - | - | | |
| 96;A | Alte Kaulsdorfer Straße 29 Dachgeschoss | W | 4.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 48,0 | 64,4 | 56,8 | 64,5 | 57,3 | - | - | 63,1 | 56,9 | 63,3 | 57,4 | - | - | | |
| 97;A | Alte Kaulsdorfer Straße 30 | S | EG | WA | 70 | 60 | 49,2 | 47,8 | 62,1 | 54,5 | 62,3 | 55,3 | - | - | 62,6 | 56,6 | 62,8 | 57,1 | - | - | | |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,7 | 49,6 | 62,7 | 55,1 | 63,0 | 56,2 | - | - | 63,2 | 57,1 | 63,4 | 57,8 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 52,0 | 51,1 | 63,0 | 55,4 | 63,3 | 56,8 | - | - | 63,3 | 57,3 | 63,6 | 58,2 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | WA | 70 | 60 | 53,2 | 52,4 | 62,8 | 55,2 | 63,3 | 57,0 | - | - | 63,3 | 57,3 | 63,7 | 58,5 | - | - | | |
| 97;B | | S | 4.OG | WA | 70 | 60 | 54,4 | 53,7 | 62,7 | 55,1 | 63,3 | 57,5 | - | - | 63,2 | 57,2 | 63,7 | 58,8 | - | - | | |
| | | O | EG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,4 | 67,2 | 59,6 | 67,2 | 59,8 | - | - | 66,4 | 60,1 | 66,4 | 60,2 | - | 0,2 | 0,4 | |
| | | O | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 46,9 | 67,1 | 59,5 | 67,2 | 59,7 | - | - | 66,2 | 59,9 | 66,3 | 60,1 | - | 0,1 | 0,4 | |
| | | O | 2.OG | WA | 70 | 60 | 49,6 | 48,7 | 66,7 | 59,1 | 66,8 | 59,5 | - | - | 65,7 | 59,5 | 65,8 | 59,8 | - | - | | |
| 97;C | | O | 3.OG | WA | 70 | 60 | 50,3 | 49,4 | 66,3 | 58,7 | 66,4 | 59,2 | - | - | 65,3 | 59,0 | 65,4 | 59,5 | - | - | | |
| | | O | 4.OG | WA | 70 | 60 | 51,1 | 50,2 | 65,8 | 58,2 | 65,9 | 58,8 | - | - | 64,8 | 58,5 | 65,0 | 59,1 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 48,6 | 47,5 | 53,2 | 45,6 | 54,5 | 49,7 | - | - | 55,4 | 49,8 | 56,2 | 51,8 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 50,1 | 49,2 | 54,3 | 46,7 | 55,7 | 51,1 | - | - | 56,7 | 51,1 | 57,6 | 53,3 | - | - | | |
| 97;C | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,1 | 50,2 | 55,1 | 47,5 | 56,6 | 52,1 | - | - | 57,5 | 51,9 | 58,4 | 54,1 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 52,2 | 51,4 | 56,0 | 48,4 | 57,5 | 53,2 | - | - | 58,2 | 52,6 | 59,2 | 55,1 | - | - | | |
| | | W | 4.OG | WA | 70 | 60 | 53,3 | 52,6 | 56,5 | 48,9 | 58,2 | 54,1 | - | - | 58,6 | 52,9 | 59,7 | 55,8 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|--------------------------|---|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 98;A 98;B | Alte Kaulsdorfer Straße 31 | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,5 | 45,3 | 64,8 | 57,2 | 64,9 | 57,5 | - | - | 63,4 | 57,1 | 63,5 | 57,4 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 46,8 | 65,0 | 57,4 | 65,1 | 57,8 | - | - | 63,7 | 57,4 | 63,8 | 57,8 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 48,3 | 47,5 | 65,1 | 57,5 | 65,2 | 57,9 | - | - | 63,9 | 57,6 | 64,0 | 58,0 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 49,3 | 48,5 | 65,0 | 57,4 | 65,1 | 57,9 | - | - | 63,9 | 57,7 | 64,0 | 58,2 | - | - | | |
| | | W | EG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 45,0 | 61,4 | 53,8 | 61,5 | 54,3 | - | - | 60,7 | 54,7 | 60,9 | 55,1 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 47,3 | 46,3 | 64,1 | 56,5 | 64,2 | 56,9 | - | - | 63,5 | 57,4 | 63,6 | 57,7 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 47,9 | 47,0 | 64,9 | 57,3 | 65,0 | 57,7 | - | - | 64,4 | 58,2 | 64,5 | 58,5 | - | - | | |
| | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 48,8 | 47,9 | 64,7 | 57,1 | 64,8 | 57,6 | - | - | 64,1 | 58,0 | 64,2 | 58,4 | - | - | | | |
| 98a | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)1 | | (2,8 m) | W_A | 70 | - | 48,5 | - | 64,5 | 56,9 | 64,6 | - | - | - | 63,8 | 57,7 | 63,9 | - | - | - | - | |
| | | | (5,6 m) | W_A | 70 | - | 49,8 | - | 66,7 | 59,1 | 66,8 | - | - | - | 66,1 | 60,0 | 66,2 | - | - | - | - | |
| | | | (8,4 m) | W_A | 70 | - | 50,5 | - | 67,5 | 59,9 | 67,6 | - | - | - | 67,1 | 60,9 | 67,2 | - | - | - | - | |
| 98b | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)2 | | (2,8 m) | W_A | 70 | - | 47,9 | - | 67,4 | 59,8 | 67,4 | - | - | - | 65,9 | 59,7 | 66,0 | - | - | - | - | |
| | | | (5,6 m) | W_A | 70 | - | 49,2 | - | 67,7 | 60,1 | 67,8 | - | - | - | 66,3 | 60,0 | 66,4 | - | - | - | - | |
| | | | (8,4 m) | W_A | 70 | - | 49,8 | - | 67,7 | 60,1 | 67,8 | - | - | - | 66,4 | 60,1 | 66,5 | - | - | - | - | |
| 98c | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)3 | | (11,0 m) | W_A | 70 | - | 51,8 | - | 67,5 | 59,9 | 67,6 | - | - | - | 66,8 | 60,6 | 66,9 | - | - | - | - | |
| 98d | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)4 | | (11,0 m) | W_A | 70 | - | 51,5 | - | 67,6 | 60,0 | 67,7 | - | - | - | 66,7 | 60,5 | 66,8 | - | - | - | - | |
| 98e | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)5 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 52,7 | - | 65,9 | 58,3 | 66,1 | - | - | - | 65,5 | 59,4 | 65,7 | - | - | - | - | |
| 98f | Alte Kaulsdorfer Straße 31 AWB(B)6 | | (14,0 m) | W_A | 70 | - | 51,3 | - | 66,4 | 58,9 | 66,5 | - | - | - | 65,5 | 59,3 | 65,7 | - | - | - | - | |
| 99;A | Alte Kaulsdorfer Straße 31 Vorbau | W | EG | WA | 70 | 60 | 47,7 | 46,9 | 65,2 | 57,6 | 65,3 | 58,0 | - | - | 64,0 | 57,7 | 64,1 | 58,0 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 48,6 | 47,7 | 65,1 | 57,5 | 65,2 | 57,9 | - | - | 64,1 | 57,9 | 64,2 | 58,3 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,5 | 49,8 | 65,4 | 57,8 | 65,5 | 58,4 | - | - | 64,5 | 58,3 | 64,7 | 58,9 | - | - | | |
| 100;A | Alte Kaulsdorfer Straße 31 Dachgeschoss | W | 4.OG | WA | 70 | 60 | 52,6 | 52,1 | 64,0 | 56,4 | 64,3 | 57,8 | - | - | 63,5 | 57,4 | 63,8 | 58,5 | - | - | | |
| 101;A | Alte Kaulsdorfer Straße 31 Lückenbau | W | EG | WA | 70 | 60 | 50,2 | 49,4 | 62,1 | 54,6 | 62,4 | 55,7 | - | - | 62,0 | 55,9 | 62,3 | 56,8 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,4 | 48,3 | 64,1 | 56,5 | 64,2 | 57,1 | - | - | 63,7 | 57,6 | 63,9 | 58,1 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 51,4 | 50,6 | 64,8 | 57,2 | 65,0 | 58,1 | - | - | 64,4 | 58,3 | 64,6 | 59,0 | - | - | | |
| | | W | 3.OG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 51,7 | 64,5 | 56,9 | 64,8 | 58,0 | - | - | 64,2 | 58,1 | 64,5 | 59,0 | - | - | | |
| 102;A | Alte Kaulsdorfer Straße 33 | W | EG | WA | 70 | 60 | 48,4 | 47,2 | 64,6 | 57,0 | 64,7 | 57,4 | - | - | 64,7 | 58,6 | 64,8 | 58,9 | - | - | | |
| | | W | 1.OG | WA | 70 | 60 | 49,9 | 48,9 | 64,9 | 57,3 | 65,0 | 57,9 | - | - | 64,8 | 58,8 | 64,9 | 59,2 | - | - | | |
| | | W | 2.OG | WA | 70 | 60 | 50,8 | 49,9 | 64,7 | 57,1 | 64,9 | 57,9 | - | - | 64,7 | 58,7 | 64,9 | 59,2 | - | - | | |
| 102;B | | S | EG | WA | 70 | 60 | 52,3 | 49,7 | 65,5 | 57,9 | 65,7 | 58,5 | - | - | 65,0 | 59,2 | 65,2 | 59,7 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------------------|----------|---------|------|------|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 102;B | Alte Kaulsdorfer Straße 33 | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 53,4 | 51,2 | 66,0 | 58,4 | 66,2 | 59,2 | - | - | 65,3 | 59,6 | 65,6 | 60,2 | - | 0,2 | | 1,0 |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 55,4 | 54,0 | 65,7 | 58,1 | 66,1 | 59,5 | - | - | 65,1 | 59,3 | 65,5 | 60,4 | - | 0,4 | | 0,9 |
| 103;A | Mahlsdorfer Straße 1 | SO | EG | MI | 70 | 60 | 45,0 | 43,0 | 42,1 | 34,5 | 46,8 | 43,6 | - | - | 43,0 | 37,2 | 47,1 | 44,0 | - | - | | |
| 103;B | | SO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,0 | 43,0 | 43,1 | 35,5 | 47,2 | 43,7 | - | - | 43,9 | 38,2 | 47,5 | 44,2 | - | - | | |
| | | SO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,2 | 43,2 | 44,3 | 36,7 | 47,8 | 44,1 | - | - | 45,1 | 39,4 | 48,2 | 44,7 | - | - | | |
| | | SO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 45,7 | 44,0 | 45,9 | 38,3 | 48,8 | 45,0 | - | - | 46,7 | 41,0 | 49,2 | 45,8 | - | - | | |
| | | SO | 4.OG | MI | 70 | 60 | 48,8 | 47,5 | 48,2 | 40,6 | 51,5 | 48,3 | - | - | 49,0 | 43,3 | 51,9 | 48,9 | - | - | | |
| | | NW | EG | MI | 70 | 60 | 64,7 | 59,9 | 71,2 | 63,6 | 72,1 | 65,1 | 2,1 | 5,1 | 72,9 | 67,3 | 73,5 | 68,0 | 3,5 | 8,0 | 1,4 | 2,9 |
| | | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 64,6 | 59,8 | 71,2 | 63,6 | 72,1 | 65,1 | 2,1 | 5,1 | 72,7 | 67,1 | 73,3 | 67,8 | 3,3 | 7,8 | 1,2 | 2,7 |
| | | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 64,5 | 59,9 | 70,8 | 63,2 | 71,7 | 64,9 | 1,7 | 4,9 | 72,2 | 66,6 | 72,9 | 67,4 | 2,9 | 7,4 | 1,2 | 2,5 |
| NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 64,2 | 59,7 | 70,4 | 62,8 | 71,3 | 64,5 | 1,3 | 4,5 | 71,6 | 66,0 | 72,3 | 66,9 | 2,3 | 6,9 | 1,0 | 2,4 | | |
| NW | 4.OG | MI | 70 | 60 | 64,2 | 59,8 | 70,0 | 62,4 | 71,0 | 64,3 | 1,0 | 4,3 | 71,1 | 65,5 | 71,9 | 66,5 | 1,9 | 6,5 | 0,9 | 2,2 | | |
| 103a | Mahlsdorfer Straße 1 AWB(B)1 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 67,2 | - | 74,0 | 66,4 | 74,8 | - | 4,8 | - | 75,5 | 69,9 | 76,1 | - | 6,1 | - | 1,3 | |
| | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 66,9 | - | 73,6 | 66,0 | 74,4 | - | 4,4 | - | 75,0 | 69,4 | 75,6 | - | 5,6 | - | 1,2 | | |
| | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 66,7 | - | 73,2 | 65,6 | 74,1 | - | 4,1 | - | 74,4 | 68,8 | 75,1 | - | 5,1 | - | 1,0 | | |
| 103b | Mahlsdorfer Straße 1 AWB(B)2 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 67,2 | - | 73,9 | 66,3 | 74,7 | - | 4,7 | - | 75,4 | 69,8 | 76,0 | - | 6,0 | - | 1,3 | |
| | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 66,9 | - | 73,6 | 66,0 | 74,4 | - | 4,4 | - | 75,0 | 69,3 | 75,6 | - | 5,6 | - | 1,2 | | |
| | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 66,6 | - | 73,1 | 65,5 | 74,0 | - | 4,0 | - | 74,3 | 68,7 | 75,0 | - | 5,0 | - | 1,0 | | |
| 104;A | Mahlsdorfer Straße 1A | SO | EG | MI | 70 | 60 | 45,1 | 43,1 | 43,0 | 35,4 | 47,2 | 43,8 | - | - | 43,3 | 37,6 | 47,3 | 44,2 | - | - | | |
| 104;B | | SO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,2 | 43,1 | 44,0 | 36,4 | 47,7 | 43,9 | - | - | 44,2 | 38,5 | 47,7 | 44,4 | - | - | | |
| | | SO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,3 | 43,3 | 45,1 | 37,5 | 48,2 | 44,3 | - | - | 45,2 | 39,4 | 48,3 | 44,8 | - | - | | |
| | | SO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 45,8 | 44,0 | 46,7 | 39,1 | 49,3 | 45,2 | - | - | 46,5 | 40,8 | 49,2 | 45,7 | - | - | | |
| | | SO | 4.OG | MI | 70 | 60 | 48,9 | 47,6 | 49,1 | 41,5 | 52,0 | 48,6 | - | - | 48,6 | 42,8 | 51,8 | 48,8 | - | - | | |
| | | NO | EG | MI | 70 | 60 | 50,9 | 47,0 | 45,9 | 38,3 | 52,1 | 47,5 | - | - | 47,0 | 41,4 | 52,4 | 48,1 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 51,1 | 47,2 | 46,3 | 38,7 | 52,3 | 47,8 | - | - | 47,3 | 41,6 | 52,6 | 48,3 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 50,8 | 47,2 | 46,3 | 38,7 | 52,1 | 47,8 | - | - | 47,2 | 41,6 | 52,4 | 48,3 | - | - | | |
| NO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 50,8 | 47,5 | 46,6 | 39,0 | 52,2 | 48,1 | - | - | 47,5 | 41,8 | 52,5 | 48,5 | - | - | | | | |
| 104;C | NO | 4.OG | MI | 70 | 60 | 51,1 | 48,0 | 48,2 | 40,6 | 52,9 | 48,7 | - | - | 48,8 | 43,1 | 53,1 | 49,2 | - | - | | | |
| | NW | EG | MI | 70 | 60 | 64,6 | 59,8 | 70,8 | 63,2 | 71,7 | 64,8 | 1,7 | 4,8 | 72,4 | 66,7 | 73,1 | 67,5 | 3,1 | 7,5 | 1,4 | 2,7 | |
| | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 64,6 | 59,8 | 70,8 | 63,2 | 71,7 | 64,8 | 1,7 | 4,8 | 72,2 | 66,5 | 72,9 | 67,3 | 2,9 | 7,3 | 1,2 | 2,5 | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------------------|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 104;C | Mahlsdorfer Straße 1A | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 64,3 | 59,6 | 70,4 | 62,8 | 71,4 | 64,5 | 1,4 | 4,5 | 71,7 | 66,1 | 72,4 | 67,0 | 2,4 | 7,0 | 1,0 | 2,5 |
| | | NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 64,0 | 59,3 | 69,9 | 62,3 | 70,9 | 64,1 | 0,9 | 4,1 | 71,2 | 65,5 | 72,0 | 66,4 | 2,0 | 6,4 | 1,1 | 2,3 |
| | | NW | 4.OG | MI | 70 | 60 | 63,7 | 59,2 | 69,5 | 61,9 | 70,5 | 63,8 | 0,5 | 3,8 | 70,7 | 65,1 | 71,5 | 66,1 | 1,5 | 6,1 | 1,0 | 2,3 |
| 104a | Mahlsdorfer Straße 1A AWB(B) | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 67,1 | - | 73,7 | 66,1 | 74,6 | - | 4,6 | - | 75,1 | 69,5 | 75,7 | - | 5,7 | - | 1,1 | |
| | | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 66,9 | - | 73,3 | 65,7 | 74,2 | - | 4,2 | - | 74,7 | 69,0 | 75,4 | - | 5,4 | - | 1,2 | |
| | | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 66,5 | - | 72,9 | 65,3 | 73,8 | - | 3,8 | - | 74,1 | 68,5 | 74,8 | - | 4,8 | - | 1,0 | |
| 105;A | Mahlsdorfer Straße 2-2C | N | EG | WA | 70 | 60 | 61,8 | 56,9 | 65,9 | 58,3 | 67,3 | 60,7 | - | 0,7 | 67,4 | 61,8 | 68,5 | 63,0 | - | 3,0 | | 2,3 |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 62,0 | 57,1 | 66,2 | 58,6 | 67,6 | 60,9 | - | 0,9 | 67,7 | 62,1 | 68,7 | 63,3 | - | 3,3 | | 2,4 |
| | | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,8 | 56,9 | 65,9 | 58,3 | 67,3 | 60,7 | - | 0,7 | 67,5 | 61,9 | 68,5 | 63,1 | - | 3,1 | | 2,4 |
| | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,6 | 56,6 | 65,5 | 57,9 | 67,0 | 60,3 | - | 0,3 | 67,2 | 61,6 | 68,3 | 62,8 | - | 2,8 | | 2,5 |
| | | N | 4.OG | WA | 70 | 60 | 61,2 | 56,3 | 65,0 | 57,4 | 66,5 | 59,9 | - | - | 66,8 | 61,2 | 67,9 | 62,4 | - | 2,4 | | 2,5 |
| 105;B | | N | 5.OG | WA | 70 | 60 | 60,9 | 56,0 | 64,5 | 56,9 | 66,1 | 59,5 | - | - | 66,4 | 60,8 | 67,5 | 62,0 | - | 2,0 | | 2,5 |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 64,4 | 59,5 | 70,3 | 62,7 | 71,3 | 64,4 | 1,3 | 4,4 | 71,6 | 65,9 | 72,4 | 66,8 | 2,4 | 6,8 | 1,1 | 2,4 |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 64,3 | 59,4 | 70,1 | 62,5 | 71,1 | 64,2 | 1,1 | 4,2 | 71,4 | 65,7 | 72,2 | 66,6 | 2,2 | 6,6 | 1,1 | 2,4 |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 63,9 | 59,1 | 69,7 | 62,1 | 70,7 | 63,9 | 0,7 | 3,9 | 70,9 | 65,3 | 71,7 | 66,2 | 1,7 | 6,2 | 1,0 | 2,3 |
| | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 63,5 | 58,7 | 69,3 | 61,7 | 70,3 | 63,5 | 0,3 | 3,5 | 70,5 | 64,8 | 71,3 | 65,8 | 1,3 | 5,8 | 1,0 | 2,3 |
| 106;A | Mahlsdorfer Straße 108 | NW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 63,2 | 58,4 | 68,8 | 61,2 | 69,9 | 63,0 | - | 3,0 | 70,1 | 64,4 | 70,9 | 65,4 | 0,9 | 5,4 | 1,0 | 2,4 |
| | | NW | 5.OG | WA | 70 | 60 | 62,9 | 58,0 | 68,4 | 60,8 | 69,5 | 62,6 | - | 2,6 | 69,7 | 64,0 | 70,5 | 65,0 | 0,5 | 5,0 | 1,0 | 2,4 |
| | | SO | EG | WA | 70 | 60 | 60,4 | 55,7 | 70,3 | 62,7 | 70,7 | 63,5 | 0,7 | 3,5 | 69,8 | 64,2 | 70,3 | 64,8 | 0,3 | 4,8 | -0,4 | 1,3 |
| 106;B | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 62,6 | 57,9 | 70,5 | 62,9 | 71,2 | 64,1 | 1,2 | 4,1 | 70,7 | 65,1 | 71,3 | 65,9 | 1,3 | 5,9 | 0,1 | 1,8 |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 63,5 | 58,8 | 70,6 | 63,0 | 71,4 | 64,4 | 1,4 | 4,4 | 70,7 | 65,1 | 71,5 | 66,0 | 1,5 | 6,0 | 0,1 | 1,6 |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 45,8 | 44,2 | 44,6 | 37,0 | 48,3 | 45,0 | - | - | 44,8 | 39,1 | 48,3 | 45,4 | - | - | | |
| 107;A | Mahlsdorfer Straße 109 | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 46,0 | 44,5 | 46,0 | 38,4 | 49,0 | 45,5 | - | - | 46,4 | 40,7 | 49,2 | 46,0 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,9 | 45,6 | 47,7 | 40,1 | 50,3 | 46,7 | - | - | 48,2 | 42,5 | 50,6 | 47,3 | - | - | | |
| | | SO | EG | WA | 70 | 60 | 60,4 | 55,8 | 70,4 | 62,8 | 70,8 | 63,6 | 0,8 | 3,6 | 70,0 | 64,3 | 70,5 | 64,9 | 0,5 | 4,9 | -0,3 | 1,3 |
| 107;B | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 63,0 | 58,2 | 70,6 | 63,0 | 71,3 | 64,2 | 1,3 | 4,2 | 70,9 | 65,3 | 71,6 | 66,1 | 1,6 | 6,1 | 0,3 | 1,9 |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 63,4 | 58,8 | 70,8 | 63,2 | 71,5 | 64,5 | 1,5 | 4,5 | 70,8 | 65,2 | 71,5 | 66,1 | 1,5 | 6,1 | | 1,6 |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 45,6 | 44,1 | 44,6 | 37,0 | 48,1 | 44,9 | - | - | 45,1 | 39,4 | 48,4 | 45,4 | - | - | | |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,4 | 44,0 | 45,2 | 37,6 | 48,3 | 44,9 | - | - | 46,1 | 40,4 | 48,8 | 45,6 | - | - | | |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,2 | 44,9 | 46,7 | 39,1 | 49,5 | 45,9 | - | - | 47,7 | 41,9 | 50,0 | 46,7 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|------|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 108;A | Mahlsdorfer Straße 110 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 61,8 | 57,1 | 71,1 | 63,5 | 71,6 | 64,4 | 1,6 | 4,4 | 70,4 | 64,8 | 71,0 | 65,5 | 1,0 | 5,5 | -0,6 | 1,1 |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 63,1 | 58,5 | 71,1 | 63,5 | 71,7 | 64,7 | 1,7 | 4,7 | 70,8 | 65,2 | 71,5 | 66,0 | 1,5 | 6,0 | -0,2 | 1,3 |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 63,4 | 58,9 | 70,8 | 63,2 | 71,5 | 64,6 | 1,5 | 4,6 | 70,7 | 65,0 | 71,4 | 66,0 | 1,4 | 6,0 | -0,1 | 1,4 |
| 108;B | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 46,0 | 44,5 | 44,2 | 36,6 | 48,2 | 45,2 | - | - | 44,5 | 38,7 | 48,3 | 45,5 | - | - | - | - |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 45,9 | 44,4 | 44,9 | 37,3 | 48,4 | 45,2 | - | - | 45,8 | 40,1 | 48,9 | 45,8 | - | - | - | - |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 46,6 | 45,4 | 46,5 | 38,9 | 49,6 | 46,3 | - | - | 47,4 | 41,7 | 50,0 | 46,9 | - | - | - | - |
| 108;C | | S | EG | WA | 70 | 60 | 59,8 | 55,6 | 68,8 | 61,2 | 69,3 | 62,3 | - | 2,3 | 67,8 | 62,1 | 68,4 | 63,0 | - | 3,0 | - | 0,7 |
| | | S | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,1 | 56,9 | 69,3 | 61,7 | 69,9 | 62,9 | - | 2,9 | 68,4 | 62,6 | 69,1 | 63,6 | - | 3,6 | - | 0,7 |
| | | S | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,6 | 57,7 | 69,1 | 61,5 | 69,8 | 63,0 | - | 3,0 | 68,2 | 62,4 | 69,1 | 63,7 | - | 3,7 | - | 0,7 |
| 109;A | Stellingdamm 1 | S | EG | MI | 70 | 60 | 59,0 | 55,5 | 66,7 | 59,2 | 67,4 | 60,7 | - | 0,7 | 67,8 | 61,6 | 68,3 | 62,6 | - | 2,6 | - | 1,9 |
| | | S | 1.OG | MI | 70 | 60 | 60,0 | 56,6 | 66,9 | 59,3 | 67,7 | 61,2 | - | 1,2 | 67,8 | 61,6 | 68,5 | 62,8 | - | 2,8 | - | 1,6 |
| | | S | 2.OG | MI | 70 | 60 | 60,8 | 57,6 | 66,6 | 59,0 | 67,6 | 61,4 | - | 1,4 | 67,3 | 61,2 | 68,2 | 62,8 | - | 2,8 | - | 1,4 |
| | | S | 3.OG | MI | 70 | 60 | 61,7 | 58,8 | 66,1 | 58,5 | 67,4 | 61,7 | - | 1,7 | 66,6 | 60,5 | 67,8 | 62,7 | - | 2,7 | - | 1,0 |
| 109;B | | S | 4.OG | MI | 70 | 60 | 63,0 | 60,4 | 65,5 | 57,9 | 67,4 | 62,3 | - | 2,3 | 65,8 | 59,7 | 67,6 | 63,1 | - | 3,1 | - | 0,8 |
| | | S | EG | MI | 70 | 60 | 58,6 | 55,3 | 66,3 | 58,7 | 67,0 | 60,3 | - | 0,3 | 67,2 | 61,0 | 67,8 | 62,0 | - | 2,0 | - | 1,7 |
| | | S | 1.OG | MI | 70 | 60 | 59,4 | 56,3 | 66,3 | 58,7 | 67,1 | 60,7 | - | 0,7 | 67,1 | 60,9 | 67,8 | 62,2 | - | 2,2 | - | 1,5 |
| | | S | 2.OG | MI | 70 | 60 | 60,2 | 57,2 | 65,9 | 58,3 | 66,9 | 60,8 | - | 0,8 | 66,7 | 60,5 | 67,6 | 62,2 | - | 2,2 | - | 1,4 |
| 109;C | | S | 3.OG | MI | 70 | 60 | 61,0 | 58,3 | 65,5 | 57,9 | 66,8 | 61,1 | - | 1,1 | 66,0 | 59,8 | 67,2 | 62,1 | - | 2,1 | - | 1,0 |
| | | S | 4.OG | MI | 70 | 60 | 62,2 | 59,6 | 64,9 | 57,3 | 66,8 | 61,6 | - | 1,6 | 65,3 | 59,1 | 67,0 | 62,4 | - | 2,4 | - | 0,8 |
| | | NO | EG | MI | 70 | 60 | 45,2 | 43,4 | 41,9 | 34,3 | 46,9 | 43,9 | - | - | 42,6 | 36,9 | 47,1 | 44,3 | - | - | - | - |
| | | NO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,3 | 43,5 | 42,9 | 35,3 | 47,3 | 44,1 | - | - | 43,5 | 37,8 | 47,5 | 44,5 | - | - | - | - |
| 109;D | | NO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,3 | 43,5 | 44,1 | 36,5 | 47,8 | 44,3 | - | - | 44,8 | 39,0 | 48,1 | 44,8 | - | - | - | - |
| | | NO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 45,7 | 44,0 | 45,7 | 38,2 | 48,7 | 45,0 | - | - | 46,5 | 40,8 | 49,1 | 45,7 | - | - | - | - |
| | | NO | 4.OG | MI | 70 | 60 | 46,9 | 45,5 | 48,2 | 40,6 | 50,6 | 46,7 | - | - | 49,0 | 43,2 | 51,1 | 47,5 | - | - | - | - |
| | | NW | EG | MI | 70 | 60 | 64,7 | 59,9 | 71,3 | 63,8 | 72,2 | 65,3 | 2,2 | 5,3 | 73,2 | 67,6 | 73,8 | 68,3 | 3,8 | 8,3 | 1,6 | 3,0 |
| 109;E | | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 64,7 | 59,9 | 71,3 | 63,7 | 72,2 | 65,2 | 2,2 | 5,2 | 73,0 | 67,3 | 73,6 | 68,0 | 3,6 | 8,0 | 1,4 | 2,8 |
| | | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 64,5 | 59,9 | 71,0 | 63,4 | 71,9 | 65,0 | 1,9 | 5,0 | 72,4 | 66,8 | 73,1 | 67,6 | 3,1 | 7,6 | 1,2 | 2,6 |
| | | NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 64,3 | 59,8 | 70,6 | 63,0 | 71,5 | 64,7 | 1,5 | 4,7 | 71,8 | 66,2 | 72,5 | 67,1 | 2,5 | 7,1 | 1,0 | 2,4 |
| | | NW | 4.OG | MI | 70 | 60 | 64,2 | 59,8 | 70,2 | 62,6 | 71,2 | 64,4 | 1,2 | 4,4 | 71,3 | 65,7 | 72,1 | 66,7 | 2,1 | 6,7 | 0,9 | 2,3 |
| | SW | EG | MI | 70 | 60 | 63,3 | 58,6 | 69,1 | 61,6 | 70,1 | 63,4 | 0,1 | 3,4 | 70,8 | 65,1 | 71,5 | 66,0 | 1,5 | 6,0 | 1,4 | 2,6 | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|-------------------------|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|-------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 109;E | Stellingdamm 1 | SW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 63,5 | 59,0 | 69,5 | 61,9 | 70,5 | 63,7 | 0,5 | 3,7 | 70,8 | 65,1 | 71,5 | 66,1 | 1,5 | 6,1 | 1,0 | 2,4 |
| | | | 2.OG | MI | 70 | 60 | 63,6 | 59,4 | 69,3 | 61,7 | 70,3 | 63,7 | 0,3 | 3,7 | 70,4 | 64,7 | 71,2 | 65,8 | 1,2 | 5,8 | 0,9 | 2,1 |
| | | | 3.OG | MI | 70 | 60 | 63,8 | 60,0 | 68,9 | 61,3 | 70,1 | 63,7 | 0,1 | 3,7 | 69,9 | 64,2 | 70,9 | 65,6 | 0,9 | 5,6 | 0,8 | 1,9 |
| | | | 4.OG | MI | 70 | 60 | 64,4 | 61,0 | 68,4 | 60,8 | 69,9 | 63,9 | - | 3,9 | 69,3 | 63,5 | 70,5 | 65,4 | 0,5 | 5,4 | 0,6 | 1,5 |
| 109a | Stellingdamm 1 AWB(B)5 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 67,3 | - | 74,1 | 66,5 | 74,9 | - | 4,9 | - | 75,8 | 70,1 | 76,4 | - | 6,4 | - | 1,5 | |
| | | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 67,1 | - | 73,8 | 66,2 | 74,6 | - | 4,6 | - | 75,2 | 69,6 | 75,8 | - | 5,8 | - | 1,2 | |
| | | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 66,9 | - | 73,4 | 65,8 | 74,3 | - | 4,3 | - | 74,6 | 69,0 | 75,3 | - | 5,3 | - | 1,0 | |
| 109b | Stellingdamm 1 AWB(B)1 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 62,0 | - | 70,0 | 62,4 | 70,6 | - | 0,6 | - | 71,0 | 64,9 | 71,5 | - | 1,5 | - | 0,9 | |
| | | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 62,8 | - | 69,9 | 62,3 | 70,7 | - | 0,7 | - | 70,7 | 64,6 | 71,4 | - | 1,4 | - | 0,7 | |
| | | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 63,9 | - | 69,5 | 61,9 | 70,6 | - | 0,6 | - | 70,1 | 64,1 | 71,0 | - | 1,0 | - | 0,4 | |
| 109c | Stellingdamm 1 AWB(B)2 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 60,5 | - | 68,6 | 61,0 | 69,2 | - | - | - | 69,6 | 63,4 | 70,1 | - | 0,1 | - | 0,9 | |
| | | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 61,3 | - | 68,3 | 60,7 | 69,1 | - | - | - | 69,2 | 63,0 | 69,9 | - | - | - | - | |
| | | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 62,5 | - | 67,9 | 60,3 | 69,0 | - | - | - | 68,6 | 62,4 | 69,6 | - | - | - | - | |
| 109d | Stellingdamm 1 AWB(B)3 | | (14,0 m) | M_A | 70 | - | 64,3 | - | 66,1 | 58,5 | 68,3 | - | - | - | 66,8 | 60,5 | 68,7 | - | - | - | | |
| 109e | Stellingdamm 1 AWB(B)4 | | (14,0 m) | M_A | 70 | - | 64,6 | - | 67,0 | 59,4 | 69,0 | - | - | - | 67,4 | 61,2 | 69,2 | - | - | - | | |
| 110;A | Stellingdamm 1A | S | EG | MI | 70 | 60 | 58,7 | 55,5 | 65,9 | 58,3 | 66,7 | 60,1 | - | 0,1 | 66,6 | 60,3 | 67,3 | 61,5 | - | 1,5 | 1,4 | |
| | | | 1.OG | MI | 70 | 60 | 59,3 | 56,1 | 65,8 | 58,2 | 66,7 | 60,3 | - | 0,3 | 66,4 | 60,2 | 67,2 | 61,6 | - | 1,6 | 1,3 | |
| | | | 2.OG | MI | 70 | 60 | 59,8 | 56,9 | 65,2 | 57,7 | 66,3 | 60,3 | - | 0,3 | 65,9 | 59,7 | 66,9 | 61,5 | - | 1,5 | 1,2 | |
| | | | 3.OG | MI | 70 | 60 | 60,4 | 57,6 | 64,7 | 57,1 | 66,1 | 60,4 | - | 0,4 | 65,3 | 59,0 | 66,5 | 61,4 | - | 1,4 | 1,0 | |
| 110;B | Stellingdamm 1A | S | 4.OG | MI | 70 | 60 | 60,9 | 58,2 | 64,2 | 56,6 | 65,9 | 60,5 | - | 0,5 | 64,6 | 58,4 | 66,1 | 61,3 | - | 1,3 | 0,8 | |
| | | | N | EG | MI | 70 | 60 | 45,3 | 43,5 | 41,8 | 34,2 | 46,9 | 44,0 | - | - | 42,7 | 37,0 | 47,2 | 44,4 | - | - | |
| | | | N | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,4 | 43,5 | 42,8 | 35,2 | 47,3 | 44,1 | - | - | 43,7 | 38,0 | 47,6 | 44,6 | - | - | |
| | | | N | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,5 | 43,6 | 44,1 | 36,5 | 47,9 | 44,4 | - | - | 45,1 | 39,4 | 48,3 | 45,0 | - | - | |
| 110a | Stellingdamm 1A AWB(B)1 | | (4,8 m) | M_A | 70 | - | 60,9 | - | 68,0 | 60,4 | 68,8 | - | - | - | 68,8 | 62,6 | 69,5 | - | - | - | | |
| | | | (7,6 m) | M_A | 70 | - | 61,5 | - | 67,7 | 60,1 | 68,6 | - | - | - | 68,4 | 62,2 | 69,2 | - | - | - | | |
| | | | (10,4 m) | M_A | 70 | - | 62,4 | - | 67,2 | 59,6 | 68,4 | - | - | - | 67,9 | 61,6 | 69,0 | - | - | - | | |
| 110b | Stellingdamm 1A AWB(B)2 | | (14,0 m) | M_A | 70 | - | 64,3 | - | 65,0 | 57,4 | 67,7 | - | - | - | 65,4 | 59,1 | 67,9 | - | - | - | | |
| 111;A | Stellingdamm 2 | S | EG | MI | 70 | 60 | 60,6 | 53,8 | 65,0 | 57,4 | 66,3 | 59,0 | - | - | 65,4 | 59,1 | 66,6 | 60,2 | - | 0,2 | 1,2 | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|-----------------------|--------|----------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------|----------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 111;A | Stellingdamm 2 | S | 1.OG | MI | 70 | 60 | 61,7 | 53,3 | 64,7 | 57,1 | 66,5 | 58,6 | - | - | 65,1 | 58,8 | 66,7 | 59,9 | - | - | | |
| | | S | 2.OG | MI | 70 | 60 | 62,5 | 52,8 | 64,2 | 56,6 | 66,4 | 58,1 | - | - | 64,5 | 58,3 | 66,6 | 59,4 | - | - | | |
| | | S | 3.OG | MI | 70 | 60 | 63,1 | 52,4 | 63,6 | 56,0 | 66,4 | 57,6 | - | - | 64,0 | 57,7 | 66,6 | 58,8 | - | - | | |
| | | S | 4.OG | MI | 70 | 60 | 60,5 | 58,0 | 63,0 | 55,5 | 64,9 | 59,9 | - | - | 63,3 | 57,1 | 65,1 | 60,6 | - | 0,6 | | 0,7 |
| 111;B | Stellingdamm 2 | N | EG | MI | 70 | 60 | 45,8 | 44,2 | 39,8 | 32,2 | 46,8 | 44,5 | - | - | 41,1 | 35,4 | 47,1 | 44,7 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,9 | 44,2 | 40,8 | 33,2 | 47,1 | 44,5 | - | - | 42,2 | 36,5 | 47,4 | 44,9 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | MI | 70 | 60 | 46,1 | 44,5 | 42,1 | 34,5 | 47,6 | 44,9 | - | - | 43,5 | 37,8 | 48,0 | 45,3 | - | - | | |
| | | N | 3.OG | MI | 70 | 60 | 46,9 | 45,3 | 43,9 | 36,3 | 48,7 | 45,8 | - | - | 45,2 | 39,4 | 49,1 | 46,3 | - | - | | |
| 111;C | Stellingdamm 2 | N | 4.OG | MI | 70 | 60 | 48,9 | 47,8 | 46,5 | 39,0 | 50,9 | 48,3 | - | - | 47,9 | 42,2 | 51,4 | 48,9 | - | - | | |
| | | N | EG | MI | 70 | 60 | 45,3 | 43,6 | 39,5 | 31,9 | 46,3 | 43,9 | - | - | 41,1 | 35,4 | 46,7 | 44,2 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,1 | 43,4 | 40,5 | 32,9 | 46,4 | 43,8 | - | - | 42,2 | 36,5 | 46,9 | 44,2 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,5 | 43,9 | 41,8 | 34,2 | 47,0 | 44,3 | - | - | 43,5 | 37,8 | 47,6 | 44,9 | - | - | | |
| 111;D | Stellingdamm 2 | N | 3.OG | MI | 70 | 60 | 45,6 | 44,0 | 43,7 | 36,1 | 47,8 | 44,7 | - | - | 45,2 | 39,5 | 48,4 | 45,3 | - | - | | |
| | | N | 4.OG | MI | 70 | 60 | 48,3 | 47,3 | 46,8 | 39,2 | 50,6 | 47,9 | - | - | 48,2 | 42,4 | 51,3 | 48,5 | - | - | | |
| | | O | EG | MI | 70 | 60 | 44,6 | 42,8 | 41,3 | 33,7 | 46,3 | 43,3 | - | - | 42,2 | 36,5 | 46,6 | 43,7 | - | - | | |
| | | O | 1.OG | MI | 70 | 60 | 44,7 | 42,9 | 42,2 | 34,6 | 46,6 | 43,5 | - | - | 43,2 | 37,5 | 47,0 | 44,0 | - | - | | |
| 111;E | Stellingdamm 2 | O | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,0 | 43,2 | 43,4 | 35,8 | 47,3 | 43,9 | - | - | 44,4 | 38,7 | 47,7 | 44,5 | - | - | | |
| | | O | 3.OG | MI | 70 | 60 | 46,0 | 44,4 | 44,9 | 37,3 | 48,5 | 45,2 | - | - | 45,8 | 40,1 | 48,9 | 45,8 | - | - | | |
| | | O | 4.OG | MI | 70 | 60 | 49,2 | 48,0 | 47,2 | 39,6 | 51,3 | 48,6 | - | - | 47,7 | 42,0 | 51,5 | 49,0 | - | - | | |
| | | N | EG | MI | 70 | 60 | 45,2 | 43,2 | 42,1 | 34,5 | 46,9 | 43,7 | - | - | 42,6 | 36,9 | 47,1 | 44,1 | - | - | | |
| 111a | Stellingdamm 2 AWB(B) | N | 1.OG | MI | 70 | 60 | 45,5 | 43,6 | 43,0 | 35,4 | 47,4 | 44,2 | - | - | 43,5 | 37,8 | 47,6 | 44,6 | - | - | | |
| | | N | 2.OG | MI | 70 | 60 | 45,8 | 44,0 | 44,1 | 36,5 | 48,0 | 44,7 | - | - | 44,6 | 38,9 | 48,3 | 45,2 | - | - | | |
| | | N | 3.OG | MI | 70 | 60 | 46,5 | 44,9 | 45,5 | 37,9 | 49,0 | 45,7 | - | - | 45,8 | 40,1 | 49,2 | 46,1 | - | - | | |
| | | N | 4.OG | MI | 70 | 60 | 49,3 | 48,0 | 47,8 | 40,2 | 51,6 | 48,7 | - | - | 48,3 | 42,6 | 51,8 | 49,1 | - | - | | |
| 111a | Stellingdamm 2 AWB(B) | | (3,8 m) | M_A | 70 | - | 60,5 | - | 67,3 | 59,7 | 68,1 | - | - | - | - | 67,6 | 61,3 | 68,4 | - | - | - | - |
| | | | (6,6 m) | M_A | 70 | - | 61,2 | - | 66,9 | 59,3 | 67,9 | - | - | - | - | 67,1 | 60,8 | 68,1 | - | - | - | - |
| | | | (9,4 m) | M_A | 70 | - | 62,1 | - | 66,2 | 58,7 | 67,6 | - | - | - | - | 66,5 | 60,3 | 67,8 | - | - | - | - |
| | | | (12,2 m) | M_A | 70 | - | 62,8 | - | 65,7 | 58,1 | 67,5 | - | - | - | - | 65,9 | 59,6 | 67,6 | - | - | - | - |
| 112;A | Bahnhofstraße 18 | N | EG | WA | 70 | 60 | 60,8 | 55,3 | 64,5 | 56,9 | 66,0 | 59,2 | - | - | 59,3 | 53,0 | 63,1 | 57,3 | - | - | | |
| | | N | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 56,0 | 65,0 | 57,4 | 66,6 | 59,8 | - | - | 59,8 | 53,4 | 63,7 | 57,9 | - | - | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | |
|----------|------------------|--------|-------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|----------|-------------|------|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | in dB(A) | in dB(A) | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 112;A | Bahnhofstraße 18 | N | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 56,0 | 65,1 | 57,5 | 66,6 | 59,8 | - | - | 59,9 | 53,6 | 63,7 | 58,0 | - | - | | |
| 112;B | | N | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,2 | 55,8 | 65,0 | 57,5 | 66,5 | 59,7 | - | - | 59,9 | 53,5 | 63,6 | 57,8 | - | - | | |
| | | N | 4.OG | WA | 70 | 60 | 61,1 | 55,7 | 64,9 | 57,3 | 66,4 | 59,6 | - | - | 59,8 | 53,4 | 63,5 | 57,7 | - | - | | |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 66,0 | 60,5 | 69,8 | 62,2 | 71,3 | 64,4 | 1,3 | 4,4 | 64,5 | 58,2 | 68,3 | 62,5 | - | 2,5 | | -1,9 |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 66,0 | 60,5 | 69,8 | 62,2 | 71,3 | 64,4 | 1,3 | 4,4 | 64,5 | 58,1 | 68,3 | 62,5 | - | 2,5 | | -1,9 |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 60,3 | 69,5 | 61,9 | 71,0 | 64,2 | 1,0 | 4,2 | 64,2 | 57,9 | 68,1 | 62,3 | - | 2,3 | | -1,9 |
| | | NW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 65,4 | 60,0 | 69,1 | 61,5 | 70,6 | 63,8 | 0,6 | 3,8 | 63,8 | 57,5 | 67,7 | 61,9 | - | 1,9 | | -1,9 |
| 113;A | Bahnhofstraße 19 | NW | 4.OG | WA | 70 | 60 | 65,0 | 59,6 | 68,6 | 61,0 | 70,2 | 63,4 | 0,2 | 3,4 | 63,4 | 57,0 | 67,3 | 61,5 | - | 1,5 | | -1,9 |
| | | NW | EG | MI | 70 | 60 | 65,8 | 60,3 | 70,5 | 62,9 | 71,8 | 64,8 | 1,8 | 4,8 | 65,4 | 59,1 | 68,6 | 62,8 | - | 2,8 | | -2,0 |
| | | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 65,8 | 60,3 | 70,4 | 62,8 | 71,7 | 64,7 | 1,7 | 4,7 | 65,3 | 59,0 | 68,6 | 62,7 | - | 2,7 | | -2,0 |
| | | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 65,6 | 60,1 | 70,1 | 62,5 | 71,4 | 64,5 | 1,4 | 4,5 | 65,0 | 58,7 | 68,3 | 62,5 | - | 2,5 | | -2,0 |
| | | NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 65,2 | 59,8 | 69,7 | 62,1 | 71,0 | 64,1 | 1,0 | 4,1 | 64,6 | 58,3 | 67,9 | 62,1 | - | 2,1 | | -2,0 |
| 114;A | Bahnhofstraße 20 | NW | 4.OG | MI | 70 | 60 | 64,8 | 59,5 | 69,3 | 61,7 | 70,6 | 63,7 | 0,6 | 3,7 | 64,2 | 57,9 | 67,5 | 61,8 | - | 1,8 | | -1,9 |
| | | NW | EG | MI | 70 | 60 | 65,7 | 60,2 | 70,7 | 63,1 | 71,9 | 64,9 | 1,9 | 4,9 | 65,5 | 59,2 | 68,6 | 62,7 | - | 2,7 | | -2,2 |
| | | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 65,8 | 60,4 | 70,7 | 63,1 | 71,9 | 65,0 | 1,9 | 5,0 | 65,5 | 59,2 | 68,7 | 62,9 | - | 2,9 | | -2,1 |
| | | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 65,6 | 60,2 | 70,4 | 62,8 | 71,6 | 64,7 | 1,6 | 4,7 | 65,3 | 59,0 | 68,5 | 62,7 | - | 2,7 | | -2,0 |
| | | NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 65,3 | 59,9 | 70,1 | 62,5 | 71,3 | 64,4 | 1,3 | 4,4 | 64,9 | 58,6 | 68,1 | 62,3 | - | 2,3 | | -2,1 |
| 115;A | Bahnhofstraße 40 | NW | 4.OG | MI | 70 | 60 | 65,0 | 59,6 | 69,7 | 62,1 | 71,0 | 64,0 | 1,0 | 4,0 | 64,6 | 58,3 | 67,8 | 62,0 | - | 2,0 | | -2,0 |
| | | SO | EG | MI | 70 | 60 | 66,3 | 61,0 | 69,2 | 61,6 | 71,0 | 64,3 | 1,0 | 4,3 | 63,9 | 57,6 | 68,3 | 62,6 | - | 2,6 | | -1,7 |
| | | SO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 66,2 | 60,9 | 69,4 | 61,8 | 71,1 | 64,4 | 1,1 | 4,4 | 64,1 | 57,8 | 68,3 | 62,6 | - | 2,6 | | -1,8 |
| | | SO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 66,0 | 60,7 | 69,2 | 61,6 | 70,9 | 64,2 | 0,9 | 4,2 | 64,0 | 57,7 | 68,1 | 62,5 | - | 2,5 | | -1,7 |
| | | NO | EG | MI | 70 | 60 | 61,3 | 56,0 | 64,4 | 56,8 | 66,1 | 59,4 | - | - | 59,3 | 52,9 | 63,4 | 57,7 | - | - | | - |
| 115;B | | NO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 61,5 | 56,2 | 64,9 | 57,3 | 66,5 | 59,8 | - | - | 59,7 | 53,4 | 63,7 | 58,0 | - | - | | - |
| | | NO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 61,4 | 56,1 | 65,0 | 57,4 | 66,6 | 59,8 | - | - | 59,8 | 53,5 | 63,7 | 58,0 | - | - | | - |
| | | O | EG | MI | 70 | 60 | 66,8 | 61,5 | 69,5 | 61,9 | 71,4 | 64,7 | 1,4 | 4,7 | 64,2 | 57,8 | 68,7 | 63,0 | - | 3,0 | | -1,7 |
| | | O | 1.OG | MI | 70 | 60 | 66,8 | 61,5 | 69,7 | 62,1 | 71,5 | 64,8 | 1,5 | 4,8 | 64,3 | 58,0 | 68,7 | 63,1 | - | 3,1 | | -1,7 |
| 116;A | Bahnhofstraße 41 | O | 2.OG | MI | 70 | 60 | 66,6 | 61,3 | 69,5 | 61,9 | 71,3 | 64,6 | 1,3 | 4,6 | 64,2 | 57,9 | 68,6 | 62,9 | - | 2,9 | | -1,7 |
| | | O | 3.OG | MI | 70 | 60 | 66,2 | 60,9 | 69,2 | 61,6 | 71,0 | 64,3 | 1,0 | 4,3 | 64,0 | 57,7 | 68,2 | 62,6 | - | 2,6 | | -1,7 |
| | | O | 4.OG | MI | 70 | 60 | 65,8 | 60,5 | 68,9 | 61,3 | 70,6 | 63,9 | 0,6 | 3,9 | 63,7 | 57,4 | 67,9 | 62,2 | - | 2,2 | | -1,7 |
| | | O | 5.OG | MI | 70 | 60 | 65,5 | 60,1 | 68,6 | 61,0 | 70,3 | 63,6 | 0,3 | 3,6 | 63,4 | 57,1 | 67,6 | 61,9 | - | 1,9 | | -1,7 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Gesamtlärm - Summenpegel aus Schiene (S-Bahn, DB-Strecken, Tram) und Straße
Vergleich Nullfall / Planfall

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | S/DB/Tram | | Kfz NF | | Nullfall | | Über. SW | | Kfz PF | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | |
|----------|-----------------------------|--------|---------|------|-----|-------|-----------|------|--------|------|----------|------|----------|-----|--------|--------|----------|-------|----------|-------|-------------------------|-----|
| | | | | | Tag | Nacht | LrT | LrN | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | LrT | LrN | Gesamt | Tag | Nacht | Tag | Nacht | | Tag |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 116;B | Bahnhofstraße 41 | NO | EG | MI | 70 | 60 | 43,2 | 40,6 | 43,8 | 36,2 | 46,5 | 41,9 | - | - | 42,2 | 36,5 | 45,7 | 42,0 | - | - | | |
| | | NO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 43,5 | 41,0 | 44,9 | 37,3 | 47,3 | 42,5 | - | - | 43,0 | 37,3 | 46,3 | 42,5 | - | - | | |
| | | NO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 43,8 | 41,4 | 46,8 | 39,2 | 48,6 | 43,4 | - | - | 44,5 | 38,7 | 47,2 | 43,3 | - | - | | |
| | | NO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 47,1 | 43,3 | 53,5 | 45,9 | 54,4 | 47,8 | - | - | 49,5 | 43,4 | 51,5 | 46,4 | - | - | | |
| | | NO | 4.OG | MI | 70 | 60 | 52,4 | 47,6 | 59,2 | 51,6 | 60,0 | 53,1 | - | - | 54,3 | 48,0 | 56,5 | 50,8 | - | - | | |
| | | NO | 5.OG | MI | 70 | 60 | 55,5 | 50,4 | 61,3 | 53,7 | 62,3 | 55,4 | - | - | 56,3 | 50,1 | 58,9 | 53,3 | - | - | | |
| 200a | KGA "Am Bahndamm" Südrand 1 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 51,6 | - | 60,5 | 52,9 | 61,0 | - | - | - | - | 62,9 | 57,3 | 63,2 | - | - | - | - |
| 200b | KGA "Am Bahndamm" Südrand 2 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 51,4 | - | 59,7 | 52,1 | 60,3 | - | - | - | - | 61,2 | 55,6 | 61,6 | - | - | - | - |
| 200c | KGA "Am Bahndamm" Südrand 3 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 51,8 | - | 58,5 | 50,9 | 59,3 | - | - | - | - | 60,4 | 54,8 | 61,0 | - | - | - | - |
| 200d | KGA "Am Bahndamm" Südrand 4 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 50,1 | - | 58,1 | 50,5 | 58,7 | - | - | - | - | 60,2 | 54,6 | 60,6 | - | - | - | - |
| 200e | KGA "Am Bahndamm" Südrand 5 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,9 | - | 57,8 | 50,2 | 58,5 | - | - | - | - | 60,0 | 54,4 | 60,4 | - | - | - | - |
| 200f | KGA "Am Bahndamm" Südrand 6 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 50,2 | - | 55,9 | 48,3 | 56,9 | - | - | - | - | 58,6 | 53,0 | 59,2 | - | - | - | - |
| 200g | KGA "Am Bahndamm" 7 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 50,2 | - | 56,1 | 48,5 | 57,1 | - | - | - | - | 58,6 | 53,0 | 59,2 | - | - | - | - |
| 200h | KGA "Am Bahndamm" 8 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 50,0 | - | 56,1 | 48,5 | 57,1 | - | - | - | - | 58,7 | 53,1 | 59,2 | - | - | - | - |
| 200i | KGA "Am Bahndamm" 9 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 50,4 | - | 55,0 | 47,4 | 56,3 | - | - | - | - | 57,7 | 52,1 | 58,4 | - | - | - | - |
| 200j | KGA "Am Bahndamm" 10 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,4 | - | 54,0 | 46,4 | 55,3 | - | - | - | - | 56,5 | 50,9 | 57,3 | - | - | - | - |
| 200k | KGA "Am Bahndamm" 11 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,6 | - | 54,0 | 46,4 | 55,3 | - | - | - | - | 56,4 | 50,8 | 57,2 | - | - | - | - |
| 200l | KGA "Am Bahndamm" 12 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,2 | - | 54,5 | 46,9 | 55,6 | - | - | - | - | 57,3 | 51,7 | 57,9 | - | - | - | - |
| 200m | KGA "Am Bahndamm" 13 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,1 | - | 54,2 | 46,6 | 55,4 | - | - | - | - | 57,1 | 51,5 | 57,7 | - | - | - | - |
| 200n | KGA "Am Bahndamm" 14 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 49,2 | - | 53,5 | 45,9 | 54,9 | - | - | - | - | 56,4 | 50,8 | 57,2 | - | - | - | - |
| 200o | KGA "Am Bahndamm" 15 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 48,9 | - | 53,2 | 45,6 | 54,6 | - | - | - | - | 56,1 | 50,5 | 56,9 | - | - | - | - |
| 200p | KGA "Am Bahndamm" 16 | | (2,0 m) | EG | 70 | - | 48,7 | - | 52,5 | 44,9 | 54,0 | - | - | - | - | 55,5 | 49,8 | 56,3 | - | - | - | - |

Unterlage 17.1.3.4

Ergebnisse schalltechnischer Berechnung

Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Schalltechnische Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz
Bereich Mahlsdorfer Straße von der Kaulsdorfer Straße bis zur Gehseener Straße

| Spaltennummer | Spalte | Beschreibung |
|---------------|-------------------------|---|
| 1 | Obj. | Objektnummer |
| 2 | Punktname | Bezeichnung des Immissionsortes |
| 3 | HFront | Himmelsrichtung der Gebäudeseite |
| 4 | Etage | Etagenbezeichnung |
| 5 | Nutz | Gebietsnutzung: WA = Wohngebiet, MI = Mischgebiet |
| 6-7 | SW | Schwellenwert zur gesundheits- und eigentumsrechtlichen Bewertung tags/nachts |
| 8-9 | Nullfall | Beurteilungspegel Nullfall 2030 tags/nachts |
| 10-11 | Über. SW | Überschreitung des Schwellenwertes tags/nachts |
| 12-13 | Planfall | Beurteilungspegel Planfall 2030 tags/nachts |
| 14-15 | Über. SW | Überschreitung des Schwellenwertes tags/nachts |
| 16-17 | Diff. NF/PF | Differenz Summenpegel Nullfall / Planfall: rot = vorhabenbedingte Erhöhung / grün = Verringerung / kein Eintrag = in beiden Fällen gleich und/oder Schwellenwert nicht überschritten |
| 18 | Pegelerhöhung erheblich | Auswertung, ob die Pegelerhöhung über der hier angesetzten Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) liegt. |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Schalltechnische Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz
Bereich Mahlsdorfer Straße von der Kaulsdorfer Straße bis zur Gehseener Straße

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | Nullfall | | Über. SW | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | Pegelerhöhung erheblich [> 1 dB(A)] | |
|----------|------------------------|--------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|---|------|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 301;A | Mahlsdorfer Straße 103 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 64,6 | 59,0 | - | - | 65,2 | 59,6 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 65,6 | 60,0 | - | - | 66,3 | 60,6 | - | 0,6 | | | nein |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 65,9 | 60,2 | - | 0,2 | 66,5 | 60,9 | - | 0,9 | | | nein |
| | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 60,2 | - | 0,2 | 66,4 | 60,8 | - | 0,8 | | | nein |
| 301;B | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 59,6 | 54,0 | - | - | 60,2 | 54,6 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 60,9 | 55,3 | - | - | 61,6 | 56,0 | - | - | | | nein |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,5 | 55,8 | - | - | 62,1 | 56,5 | - | - | | | nein |
| 301;C | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,5 | 55,9 | - | - | 62,2 | 56,6 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 59,9 | 54,3 | - | - | 60,5 | 54,9 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,2 | 55,6 | - | - | 61,8 | 56,2 | - | - | | | nein |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,7 | 56,1 | - | - | 62,3 | 56,7 | - | - | | | nein |
| 302;A | Mahlsdorfer Straße 100 | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 62,0 | 56,4 | - | - | 62,6 | 57,0 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | SO | EG | WA | 70 | 60 | 64,6 | 59,0 | - | - | 65,2 | 59,6 | - | - | | | nein |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 65,5 | 59,9 | - | - | 66,1 | 60,5 | - | 0,5 | | | nein |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 60,1 | - | 0,1 | 66,4 | 60,8 | - | 0,8 | | | nein |
| 302;B | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 65,7 | 60,1 | - | 0,1 | 66,3 | 60,7 | - | 0,7 | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 59,7 | 54,1 | - | - | 60,4 | 54,7 | - | - | | | nein |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,1 | 55,5 | - | - | 61,7 | 56,1 | - | - | | | nein |
| 302;C | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,7 | 56,0 | - | - | 62,3 | 56,7 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,8 | 56,2 | - | - | 62,5 | 56,9 | - | - | | | nein |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 59,7 | 54,0 | - | - | 60,3 | 54,7 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 60,8 | 55,2 | - | - | 61,5 | 55,8 | - | - | | | nein |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,2 | 55,6 | - | - | 61,9 | 56,2 | - | - | 0,6 | 0,7 | nein |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 55,8 | - | - | 62,0 | 56,4 | - | - | | | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Schalltechnische Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz
Bereich Mahlsdorfer Straße von der Kaulsdorfer Straße bis zur Gehsener Straße

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | Nullfall | | Über. SW | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | | Pegelerhöhung erheblich [> 1 dB(A)] |
|----------|-----------------------|--------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------|-----|--|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | 16 | 17 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 303;A | Mahlsdorfer Straße 98 | SO | EG | WA | 70 | 60 | 65,3 | 59,7 | - | - | 65,9 | 60,3 | - | 0,3 | | 0,6 | nein |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 66,1 | 60,5 | - | 0,5 | 66,8 | 61,1 | - | 1,1 | | 0,6 | nein |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 66,2 | 60,6 | - | 0,6 | 66,9 | 61,2 | - | 1,2 | | 0,6 | nein |
| | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 66,1 | 60,5 | - | 0,5 | 66,8 | 61,2 | - | 1,2 | | 0,7 | nein |
| 303;B | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 60,5 | 54,9 | - | - | 61,2 | 55,6 | - | - | | | nein |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,9 | 56,3 | - | - | 62,6 | 56,9 | - | - | | | nein |
| | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 62,4 | 56,8 | - | - | 63,1 | 57,4 | - | - | | | nein |
| 303;C | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 62,5 | 56,9 | - | - | 63,1 | 57,5 | - | - | | | nein |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 60,0 | 54,4 | - | - | 60,7 | 55,0 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,1 | 55,4 | - | - | 61,7 | 56,1 | - | - | | | nein |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,4 | 55,8 | - | - | 62,1 | 56,4 | - | - | | | nein |
| 304;A | Hoernlestraße 1 | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,6 | 56,0 | - | - | 62,2 | 56,6 | - | - | | | nein |
| | | SO | EG | WA | 70 | 60 | 66,4 | 60,8 | - | 0,8 | 67,0 | 61,4 | - | 1,4 | | 0,6 | nein |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 67,1 | 61,5 | - | 1,5 | 67,7 | 62,1 | - | 2,1 | | 0,6 | nein |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 67,2 | 61,5 | - | 1,5 | 67,8 | 62,2 | - | 2,2 | | 0,7 | nein |
| 304;B | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 67,0 | 61,4 | - | 1,4 | 67,7 | 62,1 | - | 2,1 | | 0,7 | nein |
| | | NO | EG | WA | 70 | 60 | 62,3 | 56,7 | - | - | 62,9 | 57,3 | - | - | | | nein |
| | | NO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 63,3 | 57,7 | - | - | 63,9 | 58,3 | - | - | | | nein |
| 304;C | | NO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 63,6 | 58,0 | - | - | 64,2 | 58,6 | - | - | | | nein |
| | | NO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 63,6 | 58,0 | - | - | 64,3 | 58,6 | - | - | | | nein |
| | | SW | EG | WA | 70 | 60 | 60,1 | 54,5 | - | - | 60,7 | 55,1 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 61,3 | 55,7 | - | - | 62,0 | 56,4 | - | - | | | nein |
| | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,7 | 56,1 | - | - | 62,4 | 56,8 | - | - | | | nein |
| | | SW | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,9 | 56,3 | - | - | 62,5 | 56,9 | - | - | | | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Schalltechnische Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz
Bereich Mahlsdorfer Straße von der Kaulsdorfer Straße bis zur Gehsener Straße

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | Nullfall | | Über. SW | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF | | Pegelerhöhung erheblich [> 1 dB(A)] |
|----------|---------------------------|--------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------|----------|--|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | in dB(A) | in dB(A) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 305;A | Mahlsdorfer Straße 97-97c | SO | EG | WA | 70 | 60 | 59,4 | 53,8 | - | - | 60,0 | 54,4 | - | - | | | nein |
| | | SO | 1.OG | WA | 70 | 60 | 60,3 | 54,7 | - | - | 60,9 | 55,3 | - | - | | | nein |
| | | SO | 2.OG | WA | 70 | 60 | 61,2 | 55,6 | - | - | 61,8 | 56,2 | - | - | | | nein |
| | | SO | 3.OG | WA | 70 | 60 | 61,7 | 56,1 | - | - | 62,3 | 56,7 | - | - | | | nein |
| 306;A | Mahlsdorfer Straße 17, 18 | NW | EG | WA | 70 | 60 | 66,2 | 60,6 | - | 0,6 | 66,9 | 61,3 | - | 1,3 | | 0,7 | nein |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 66,2 | 60,6 | - | 0,6 | 66,9 | 61,3 | - | 1,3 | | 0,7 | nein |
| 306;B | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 65,8 | 60,2 | - | 0,2 | 66,4 | 60,8 | - | 0,8 | | 0,6 | nein |
| | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 66,9 | 61,3 | - | 1,3 | 67,6 | 62,0 | - | 2,0 | | 0,7 | nein |
| 306;C | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 67,1 | 61,5 | - | 1,5 | 67,8 | 62,2 | - | 2,2 | | 0,7 | nein |
| | | NW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 66,8 | 61,2 | - | 1,2 | 67,5 | 61,9 | - | 1,9 | | 0,7 | nein |
| 306;D | | NW | EG | WA | 70 | 60 | 67,2 | 61,5 | - | 1,5 | 67,8 | 62,2 | - | 2,2 | | 0,7 | nein |
| | | NW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 67,4 | 61,8 | - | 1,8 | 68,0 | 62,4 | - | 2,4 | | 0,6 | nein |
| 307;A | Hirtestraße 19 | SW | EG | WA | 70 | 60 | 61,3 | 55,6 | - | - | 61,9 | 56,3 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | WA | 70 | 60 | 62,2 | 56,6 | - | - | 62,9 | 57,3 | - | - | | | nein |
| 307;B | | SW | 2.OG | WA | 70 | 60 | 62,4 | 56,8 | - | - | 63,1 | 57,4 | - | - | | | nein |
| | | NO | EG | MI | 70 | 60 | 63,2 | 57,6 | - | - | 63,9 | 58,2 | - | - | | | nein |
| | | NO | 1.OG | MI | 70 | 60 | 63,7 | 58,1 | - | - | 64,4 | 58,8 | - | - | | | nein |
| | | NO | 2.OG | MI | 70 | 60 | 63,6 | 58,0 | - | - | 64,3 | 58,7 | - | - | | | nein |
| | | NO | 3.OG | MI | 70 | 60 | 63,3 | 57,7 | - | - | 64,0 | 58,4 | - | - | | | nein |
| | | NW | EG | MI | 70 | 60 | 68,3 | 62,7 | - | 2,7 | 68,9 | 63,3 | - | 3,3 | | 0,6 | nein |
| 307;B | | NW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 68,3 | 62,7 | - | 2,7 | 68,9 | 63,3 | - | 3,3 | | 0,6 | nein |
| | | NW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 67,8 | 62,2 | - | 2,2 | 68,5 | 62,9 | - | 2,9 | | 0,7 | nein |
| | | NW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 67,3 | 61,7 | - | 1,7 | 67,9 | 62,3 | - | 2,3 | | 0,6 | nein |

Westumfahrung Bahnhofstraße - Neu- bzw. Ausbau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Immissionspegel
Schalltechnische Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz
Bereich Mahlsdorfer Straße von der Kaulsdorfer Straße bis zur Gehseener Straße

| Obj. Nr. | Punktname | HFront | Etage | Nutz | SW | | Nullfall | | Über. SW | | Planfall | | Über. SW | | Diff. NF/PF in dB(A) | Pegelerhöhung erheblich [> 1 dB(A)] | |
|----------|----------------|--------|-------|------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|---|------|
| | | | | | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 307;C | Hirtestraße 19 | SW | EG | MI | 70 | 60 | 63,0 | 57,4 | - | - | 63,6 | 58,0 | - | - | | | nein |
| | | SW | 1.OG | MI | 70 | 60 | 63,5 | 57,9 | - | - | 64,1 | 58,5 | - | - | | | nein |
| | | SW | 2.OG | MI | 70 | 60 | 63,5 | 57,9 | - | - | 64,1 | 58,5 | - | - | | | nein |
| | | SW | 3.OG | MI | 70 | 60 | 63,3 | 57,7 | - | - | 63,9 | 58,3 | - | - | | | nein |